

**IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH PASAL 4 HURUF D NOMOR 2
TAHUN 2012 TENTANG KETERTIBAN UMUM DAN LINGKUNGAN
MENGENAI PEMBANGUNAN TANGGUL JALAN
(Studi Di Wilayah Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang)**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-syarat Memperoleh
Gelar Kesarjanaan dalam Ilmu Hukum**

Oleh:

**EBENKYO DANIEL SIHOTANG
NIM : 145010107111013**



**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2018**

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH PASAL 4 HURUF D NOMOR 2
TAHUN 2012 TENTANG KETERTIBAN UMUM DAN LINGKUNGAN
MENGENAI PEMBANGUNAN TANGGUL JALAN
(Studi Di Wilayah Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang)

EBENKYO DANIEL SIHOTANG
NIM: 145010107111013

Skripsi ini telah dipertahankan di hadapan Majelis Penguji pada tanggal 5 September 2018 dan disahkan pada tanggal:

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,

Dr. Shinta Hadiyantina, SH., M.H
NIP.197703052009122001

Arif Zainudin, SH., M.Hum
NIP. 197201232003121001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum

Ketua Bagian
Hukum Administrasi Negara

Dr. Rachmad Safa'at, SH., M.Si.
NIP. 196208051988021001

Lutfi Effendi, SH., M.Hum
NIP. 196008101986011002

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa karya ilmiah hukum ini adalah hasil kerja saya sendiri, kecuali kutipan-kutipan yang telah saya sebutkan sumbernya.

Jika di kemudian hari terbukti karya ini merupakan karya orang lain, saya sanggup dicabut atas gelar keserjanaan saya.

Malang, 6 September 2018

Yang menyatakan,

Ebenkyo Daniel Sihotang
NIM 145010107111013



KATA PENGANTAR

Segala puji penulis panjatkan hanya kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan rahmat dan karunia yang tiada henti hingga penulis dapat sampai pada tahap ini, khususnya dengan selesainya skripsi ini.

Terima kasih penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Dr. Rachmad Safa'at, SH., M.Si. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
2. Bapak Lutfi Effendi, SH., M.Hum selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara.
3. Ibu Dr. Shinta Hadiyantina, SH., M.H selaku Dosen Pembimbing Utama, atas bimbingan dan kesabarannya.
4. Bapak Arif Zainudin, SH., M.Hum selaku Dosen Pembimbing Pendamping atas bimbingan dan motivasinya.
5. Papa, Mama, dan Abang selaku keluarga terdekat yang selalu memberi doa dan dukungan.
6. Dinas Perhubungan selaku pihak yang telah memberikan informasi yang selengkap-lengkapya untuk keberlangsungan skripsi ini.
7. Cak Dharmo selaku teman yang telah memberikan kontribusi dalam pencarian isu hukum dalam skripsi ini.
8. Dhira, Kak Fany, dan Dienary selaku teman yang telah mendukung dan membantu keberlangsungan skripsi ini.
9. Avi, Fidya, Kiki, Gustaf, Oji, Dimas, Rana, Karina, Nadira, Dhila, Denza, Afandy, Rizki, Syafira, Putri, Dzikri, Andreas, teman-teman FORMAH-PK, teman-teman kosan, teman-teman GUNS, teman-teman KKN dan teman-teman lain yang telah mendukung skripsi ini.

Penulis yakin skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna, sehingga masukan dan kritik akan selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini.

Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya jika dalam proses pembuatan skripsi ini penulis melakukan kesalahan baik yang disengaja maupun tidak disengaja.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa mengampuni kesalahan kita dan berkenan menunjukkan jalan yang benar.

Malang, 6 September 2018

Ebenkyo Daniel Sihotang

RINGKASAN

Ebenkyo Daniel Sihotang, Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Agustus 2018, IMPLEMENTASI PASAL 4 HURUF D TAHUN 2012 PERATURAN DAERAH KOTA MALANG TENTANG KETERTIBAN UMUM DAN LINGKUNGAN MENGENAI PEMBANGUNAN TANGGUL JALAN, Dr. Shinta Hadiyantina, SH., M.H dan Arif Zainudin, SH., M.Hum.

Pada era pemerintahan Joko Widodo, Infrastruktur merupakan prioritas dalam membangun negara, diikuti Kota Malang dengan panjang total ruas jalan mencapai 1027 km dari 2960 ruas jalan menjadikan Kota Malang dipadati oleh pengguna jalan raya. Begitu pula dengan tingkat kecelakaan yang setiap tahunnya terdapat lebih dari 200 kasus yang di sebabkan oleh banyak faktor, salah satunya adalah penempatan tanggul jalan yang tidak sesuai dengan peraturan. Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan telah mengatur secara jelas bahwa pembangunan tanggul jalan sebagai alat pembatas kecepatan tidak boleh dibangun secara bebas.

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas, maka permasalahan hukum yang dapat dikemukakan dalam penelitian ini adalah bagaimana penerapan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Pasal 4 Huruf D Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan hidup dan berproses pada tatanan dan faktual yang terjadi dimasyarakat. Apa yang dapat dijadikan cara untuk melaksanakan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Pasal 4 Huruf D Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan sesuai dengan isinya.

Untuk menjawab permasalahan diatas, penelitian yuridis empiris ini mengkaji reaksi dan fenomena yang terjadi di masyarakat terhadap adanya Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan. Bahan hukum yang berhubungan dengan masalah yang diteliti diperoleh melalui penelusuran kepustakaan, data sampling dari dinas yang terkait, wawancara terhadap ahli/pihak yang berwenang, dan wawancara terhadap masyarakat. Bahan-bahan hukum yang telah diperoleh dianalisis dengan menggunakan deskriptif kualitatif, sehingga dapat disajikan dalam penulisan yang lebih sistematis guna menjawab isu hukum yang telah dirumuskan.

Berdasarkan pembahasan, maka dapat disimpulkan: 1) 1. Pembangunan tanggul jalan di Kota Malang berdasarkan hasil sampling data yang menghasilkan data bahwa pembangunan tanggul jalan mayoritas tidak menggunakan izin dari Dinas Perhubungan Kota Malang dan dianalisa berdasarkan teori hukum bahwa peraturan yang sudah ada tidak diterapkan di karenakan kurangnya budaya hukum dari masyarakat Kota Malang. Hal ini menghasilkan kesimpulan bahwa masih belum berjalan sebagaimana mestinya, dikarenakan beberapa hal sebagai berikut: a. Kurangnya sosialisasi dari Dinas Perhubungan Kota Malang mengenai pembangunan tanggul jalan; b. Kurangnya sumber daya pengawasan dari Dinas Perhubungan Kota Malang; c. Kurangnya sarana pendukung untuk pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang; d. Kurangnya budaya tertib hukum dari masyarakat Kota Malang. (2) Upaya Pemerintah Kota Malang

Agar Pembangunan Tanggul Jalan Dapat Di Lakukan Sesuai Peraturan Daerah Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan adalah sebagai berikut: a. Menganggarkan dana tambahan untuk alat pembatas kecepatan; b. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat; c. Melakukan penambahan fasilitas pengawasan; d. Pemberian sanksi.



SUMMARY

Ebenkyo Daniel Sihotang, State Administrative Law, Faculty of Law, Brawijaya University, August 2018, IMPLEMENTATION OF ARTICLE 4 PARAGRAPH D OF MALANG REGIONAL REGULATION YEAR 2012 ON PUBLIC ORDER AND THE ENVIRONMENT CONCERNING THE CONSTRUCTION OF ROAD EMBANKMENT, Dr. Shinta Hadiyantina, SH., M.H and Arif Zainudin, SH., M.Hum.

In the era of Joko Widodo's administration, infrastructure was a priority in developing the country, followed by Malang City with a total length of road reaching 1027 km from 2960 Km roads, making Malang City crowded with highway users. Likewise with the level of accidents that in each year there are more than 200 cases caused by many factors, one of which is the placement of road embankments that are not in accordance with the regulations. Regional Regulation No. 2 Year 2012 concerning Public Order and the Environment has clearly stipulated that the construction of road embankments as a speed limiting device should not be built arbitrarily.

Based on the above background, the legal issues that can be raised in this study are how to apply Regional Regulation Number 2 Year 2012 Article 4 Paragraph D on Public Order and the Environment, and to proceed in the order and fact that occur in the community. What can be done as a way to implement Regional Regulation Number 2 Year 2012 Article 4 Paragraph D on Public Order and the Environment to be in accordance with its contents.

To answer the above problems, this empirical juridical study examines the reactions and phenomena that occur in the community against the existence of Article 4 Paragraph D of Malang City's Regional Regulation Number 2 Year 2012 on Public Order and the Environment. Legal materials relating to the problem under study were obtained through the study of literature, sampling data from related agencies, interviews with experts / authorities, and interviews with the community. The legal materials that have been obtained are analyzed using qualitative descriptive, so that they can be presented in more systematic writing to answer the legal issues that have been formulated.

Based on the discussion, it can be concluded: (1) The Construction of road embankment in Malang City based on the results of data sampling that resulted in the data that the construction of road embankments mostly were not under permission from Malang City's Transportation Agency, and after analyzed based on legal theory, it is found that the existing regulations were not applied because of the lack of legal culture in the people of Malang City. This result come to the conclusion that the regulation is still not running properly, due to several things as follow: a. Lack of socialization from Malang City's Transportation Agency regarding the construction of road embankments; b. Lack of supervision resources from Malang City's Transportation Agency; c. Lack of supporting facilities for supervision by Malang City's Transportation Agency; d. Lack of legal order culture in the people of Malang City. (2) The Efforts that can be taken by Malang City Government to build road embankments in accordance with Article 4 Letter D of Regional Regulation Number 2 Year 2012 on Public Order and Environment are as follows: a. Plan additional budget for speed limiting devices; b. Conduct socialization to the community; c. Add supervision facilities; and d. Provide sanctions.

DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan.....	ii
Pernyataan Keaslian Skripsi	iii
Kata Pengantar	iv
Ringkasan	v
<i>Summary</i>	vii
Daftar Isi	viii
Daftar Tabel	ix
Daftar Gambar.....	ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	10

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Mengenai Implementasi Kebijakan Publik.....	12
B. Tinjauan Mengenai Pengawasan	16
1. Pengertian Pengawasan.....	16
2. Tipe-tipe Pengawasan	19
3. Tahap-tahap Pengawasan.....	21
4. Tujuan dan Maksud Pengawasan.....	22
C. Tinjauan Umum Mengenai Perizinan	23
1. Pengertian Perizinan	23
2. Motif dan Tujuan Perizinan	25
3. Prosedur Pemberian Izin.....	28
4. Biaya Perizinan	30
D. Tinjauan Umum Lalu Lintas	31
1. Pengertian Lalu Lintas	31
2. Jalan Raya	33
E. Tinjauan Umum Mengenai Tanggul Jalan.....	34
1. Pengertian Tanggul Jalan.....	34
2. Jenis Tanggul Jalan.....	37

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	41
B. Pendekatan Penelitian	41
C. Alasan Memilih Lokasi	41
D. Jenis Data	42
E. Teknik Pengumpulan Data	43
F. Teknik Analisis Data	44
G. Definisi Operasional	45

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian Kota Malang.....	46
---	----

1. Sejarah Singkat Kota Malang	46
2. Aspek Geografis Kota Malang	47
3. Demografis Kota Malang.....	50
4. Visi Misi Kota Malang	51
B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang	58
1. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang	58
2. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang	58
3. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang.....	60
C. Implementasi Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan Tentang Pembangunan Tanggul Jalan	63
D. Upaya Pemerintah Kota Malang Agar Pembangunan Tanggul Jalan Dapat Dilakukan sesuai Peraturan Daerah Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan	72
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	75
B. Saran	76
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN	
DAFTAR TABEL	
Tabel 1.1.....	6
Tabel 4.1.....	50
Tabel 4.2.....	64
DAFTAR GAMBAR	
Gambar 2.1.....	37
Gambar 2.2.....	37
Gambar 2.3.....	38
Gambar 2.4.....	38
Gambar 2.5.....	39
Gambar 2.6.....	40
Gambar 4.1.....	49
Gambar 4.2.....	62
Gambar 4.3.....	65
Gambar 4.4.....	66

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pada era pemerintahan Joko Widodo, pembangunan infrastruktur merupakan salah satu prioritas dari misinya. “Dengan membangun infrastruktur, akan menciptakan pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, baik di jangka menengah maupun panjang”¹ Dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, maka sumber daya lainnya akan mengikuti untuk berkembang sesuai dengan pembangunan yang ada.

Menurut Pasal 18 Ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa “Pemerintah daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.”² maka pembangunan jalan raya yang masif oleh pemerintahan Joko Widodo juga diikuti oleh pemerintah daerah untuk menyokong jaringan-jaringan jalan ke daerah-daerah yang lebih dalam. Kota Malang sendiri memiliki 2960 ruas dengan total panjang mencapai 1027 km, ruas jalan ini di luar ruas jalan provinsi dan Negara. Hal ini menjadikan Malang sebagai kota yang sering dikunjungi saat pada akhir pekan, karena kemudahan akses jalan raya untuk transportasi pribadi.

Sebagai kota kedua terbesar di Jawa Timur setelah Surabaya, Kota Malang memiliki sistem manajemen lalu lintas yang baik. Hampir di setiap jalan-jalan besar

¹ Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2017, **Presiden Jokowi: Pembangunan Infrastruktur Untuk Ciptakan Pertumbuhan Ekonomi Yang Lebih Tinggi**, Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, <http://setkab.go.id/presiden-jokowi-pembangunan-infrastruktur-untuk-ciptakan-pertumbuhan-ekonomi-yang-lebih-tinggi/> (di akses pada tanggal 1 Maret 2018)

² Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

terdapat tanda lalu lintas seperti, lampu merah, batas kecepatan, dilarang parkir, hingga tanggul jalan. Dengan semakin baiknya manajemen lalu lintas Polres Malang kota merilis, tingkat kecelakaan di kota Malang pada tahun 2017 cenderung menurun, kasus kecelakaan yang terjadi selama satu tahun adalah 235 kasus dari tahun sebelumnya 2016 sebanyak 338 kasus.³ Selain karena pengaturan yang kuat, banyak pihak yang terlibat mulai dari komunitas sosial, hingga pemerhati dalam berkendara di kota Malang.

Banyak faktor mengenai penyebab kecelakaan di lalu lintas, mulai dari *human error*, cuaca, masalah teknis kendaraan dan banyak faktor lainnya. Pada tahun 2017 dari total 235 kasus kecelakaan, terdapat 289 orang yang mengalami luka ringan dan 41 orang meninggal dunia. Untuk kerugian materi, tahun 2017 diderita dengan nilai Rp201.600 juta. Salah satunya peristiwa pada hari Selasa, 12 November 2017, truk pengangkut sampah milik Dinas Lingkungan Hidup Pemerintah Kota Malang, terguling di Jalan Pelabuhan Tanjung Perak, Kelurahan Bakalan Krajan, Kecamatan Sukun, Kota Malang. Penyebab tergulingnya truk pengangkut sampah adalah tanggul jalan, atau yang ramai di pakai sebagai 'polisi tidur'. Tergulingnya truk pengangkut sampah ini menyebabkan terhambatnya arus lalu lintas, jatuhnya muatan sampah di jalan raya, sehingga menyebabkan kurangnya kenyamanan warga setempat terhadap kecelakaan tersebut. Dari kesaksian Sri, semenjak adanya tanggul jalan, Jalan

³ Anggara Sudiongo, 2017, **Tren Kecelakaan di Kota Malang Menurun, Tak Lepas dari Peran Komunitas Ini**, Jatim Times, <http://m.jatimtimes.com/baca/159505/20171004/121244/tren-kecelakaan-di-kota-Malang-menurun-tak-lepas-dari-peran-komunitas-ini/> (di akses 1 Maret 2018)

Pelabuhan Tanjung Perak, Kelurahan Bakalan Krajan, Sukun, Kota Malang sering terjadi kecelakaan.⁴

Pada tanggal 7 Juni 1906, majalah *The New York Times* melaporkan bahwa, awal dari tanggul jalan berada di Charham, New Jersey, yang pada awal perencanaannya digunakan untuk meninggikan jalur penyebrangan 5 inci dari tinggi jalan. Skema ini menjadikan pengguna kendaraan beroda harus mengurangi kecepatan kendaraannya di daerah-daerah munisipalitas. Pejalan kaki yang menyeberang jalan dapat terhindar dari kecelakaan yang disebabkan oleh tingginya kecepatan kendaraan beroda pada saat itu. Dengan dibuatnya tanggul jalan, akan mengurangi risiko pejalan kaki yang hendak menyeberang jalan tertabrak oleh pengendara beroda.

Selama ini tanggul jalan dibuat dengan maksud untuk mengurangi kecepatan, sehingga menekan angka kecelakaan, tetapi sebaliknya, kecelakaan lalulintas terjadi dikarenakan alat pengurang kecepatan itu sendiri. Terdapat standar ganda terhadap pembangunan jalan sendiri. Pasalnya, dalam Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa “Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan”.⁵ Dari pasal tersebut, dapat mengisyaratkan bahwa tanggul

⁴ Benni Indo, 2017, **Truk Sampah Pemkot Malang Terguling Saat Penuh Muatan, Faktor Polisi Tidur atau Kelalaian**, Surya Malang, <http://suryaMalang.tribunnews.com/2017/09/12/truk-sampah-pemkot-Malang-terguling-saat-penuh-muatan-faktor-polisi-tidur-atau-kelalaian?page=2> (di akses 1 Maret 2018)

⁵ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025

jalan mengakibatkan gangguan fungsi jalan, sehingga menyebabkan truk pengangkut sampah terbalik seperti kasus di atas.

Lain halnya dengan pengamanan jalan lainnya, tanggul jalan menjadi hal yang dilematik. Pasal 17 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah mengatakan bahwa “Daerah berhak menetapkan kebijakan Daerah untuk menyelenggarakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah”⁶ oleh karenanya, Pemerintah Kota Malang membuat Peraturan Daerah pada tahun 2012. Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan mengatakan bahwa “Setiap orang di larang membangun tanggul jalan tanpa izin pejabat yang berwenang”.⁷ Dengan di keluarkannya peraturan daerah tersebut, menjadikan pembangunan tanggul jalan akan dibangun oleh pejabat yang berwenang.

Ditambah oleh Keputusan Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan, pada keputusan menteri tersebut, terdapat beberapa pasal yang mengatur secara rinci bagaimana pembangunan tanggul jalan seharusnya. Pasal 4 Keputusan Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 1994 mengatakan bahwa “Tanggul jalan hanya boleh di bangun di lingkungan pemukiman, jalan lokal kelas IIIC, dan pada jalan yang sedang di lakukan pekerjaan konstruksi.”⁸ Di lanjuti

⁶ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587

⁷ Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan, Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2012 Nomor 2

⁸ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan

oleh Pasal 5 yang menyatakan bahwa “Tanggul jalan harus memiliki tanda garis serong berupa cat warna putih agar bisa dilihat oleh pengendara.”⁹ Di lanjutkan oleh Pasal 6 tentang bagaimana bentuk tanggul jalan pada seharusnya “bentuk tanggul jalan harus menyerupai trapesium setinggi maksimal 12cm, sisi miringnya punya kelandaian yang sama maksimum 15 persen, dan lebar datar bagian atas minimum 15 cm.”¹⁰ Selain itu bahan pembuat tanggul jalan juga harus sama dengan bahan pembuat badan jalan raya. Karena dirasa peraturan yang ada tidak dapat membendung tingginya pelanggaran, komisi C DPRD Kota Malang mengusulkan rancangan peraturan daerah insiatif tentang lalu lintas angkutan jalan dengan target untuk penyelesaian rancangan peraturan daerah tersebut tahun 2018.

Peraturan-peraturan mengenai tanggul jalan sudah sangat rinci menjelaskan bagaimana semestinya tanggul jalan itu dibuat namun, apa yang menyebabkan kecelakaan akibat tanggul jalan? apakah kesadaran hukum yang dimiliki masyarakat kota Malang mengenai tertib hukum masih sangat rendah? Apakah pengaturan yang ada dirasa kurang mencakup seluruh aspek? Sehingga tanggul jalan sebagai alat manajemen lalu lintas menjadikannya salah satu faktor dari penyebab kecelakaan.

Maka dari itu perlu diadakan suatu penelitian untuk mengetahui apa yang sebenarnya menyebabkan ketidaksinkronan norma dengan kondisi seharusnya. Peneliti akan mencari tahu bagaimana proses perizinan mengenai tanggul jalan pada praktiknya di lapangan. Selain itu, penelitian ini juga akan mencari tahu bagaimana proses

⁹ Ibid

¹⁰ Ibid

pengawasan dari pihak berwenang dalam hal pembangunan tanggul jalan di Kota Malang. Dengan demikian, akan dapat diketahui nantinya titik permasalahan sehingga dapat menjadi bahan pertimbangan maupun bahan evaluasi terkait prosedur maupun hal lain yang berkaitan.

Berdasarkan fenomena di atas, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan undang-undang dalam pembangunan tanggul jalan dengan judul “IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH PASAL 4 HURUF D NOMOR 2 TAHUN 2012 TENTANG KETERTIBAN UMUM DAN LINGKUNGAN MENGENAI PEMBANGUNAN TANGGUL JALAN (STUDI DI WILAYAH KERJA DINAS PEKERJAAN UMUM KOTA MALANG)”

TABEL 1.1

Tabel Penelitian Terdahulu

N O	Tahun Penelitian	Nama Peneliti dan Asal Instansi	Judul Penelitian	Perumusan Masalah	Keterangan
1	2013	Luh Ketut Deva Ganika Murtha	PENGATURAN POLISI TIDUR DALAM UNDANG- UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS	1. Bagaimana pengaturan hukum mengenai	Penelitian ini membahas mengenai pengaturan polisi tidur

		Fakultas Hukum Universitas Udayana	DAN ANGKUTAN UMUM	polisi tidur dalam Undang- Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan umum 2. Bagaiman a sanksi pidana bagi untuk polisi tidur yang tidak sesuai dengan peraturan	sebagai manajemen lalu lintas dari Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum dan sanksi hukumnya bagi pihak yang membangun polisi tidur tidak sesuai dengan pengaturan
2	2007	Y. Hendra Suryadharm a	KAJIAN ANALISIS TINGKAT LAYAN PENGARUH	1. Bagaiman a efektivitas dari	Mengkaji ketidakefektiva n dari dipasang polisi tidur di

		Universitas Atma Jaya Yogyakarta	POLISI TIDUR DI JALAN BABARSARI Yogyakarta	dipasang polisi tidur di jalan Babarsari 2. Bagaiman a pengaruh polisi tidur terhadap arus lalu lintas di Babarsari	jalan Babarsari. Ketidakefektiv an dapat dilihat dari hasil tingkat layan (LOS) sebelum dan adanya polisi tidur. Akar permasalahann ya adalah akibat dipasangny polisi tidur di jalan Babarsari menurunkan tingkat layan jalan di setiap saat
3	2017	Muhammad Agus Salim	ANALISIS YURIDIS TERHADAP KEBERADAAN ALAT PENGENDALI	1. Bagaiman a pengaturan	Mengetahui implementasi undang-undang

			KECEPATAN (POLISI TIDUR) TANPA IZIN YANG MERUGIKAN DI KOTA BANDUNG BERDASARKA N UNDANG- UNDANG NOMOR 38 TAHUN 2004 TENTANG JALAN	hukum terhadap alat pengendali kecepatan di kota Bandung 2. Bagaiman a penegakkan hukum bagi alat pengendali kecepatan tanpa izin di kota Bandung	jalan dan penerapan sanksi pidana yang dikenakan kepada para pembuat polisi tidur tanpa izin di jalan yang dapat menyebabkan kecelakaan.
--	--	--	--	---	--

Dari uraian tabel penelitian terdahulu di atas terdapat kesamaan dalam membahas mengenai tanggul jalan akan tetapi terdapat perbedaan antara penulis dengan peneliti sebelumnya. Oleh karena itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH PASAL 4 HURUF

D NOMOR 2 TAHUN 2012 TENTANG KETERTIBAN UMUM DAN LINGKUNGAN MENGENAI PEMBANGUNAN TANGGUL JALAN (Studi di Dinas Pekerjaan Umum Kota Malang)”

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas penulis menarik rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana implementasi Peraturan Daerah Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan tentang pembangunan tanggul jalan Kota Malang?
2. Bagaimana upaya Pemerintah Kota Malang agar pembangunan tanggul jalan dapat di lakukan sesuai dengan Peraturan Daerah Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan?

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengetahui, menjelaskan dan menganalisis implementasi Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan tentang pembangunan tanggul jalan Kota Malang.
2. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis upaya pemerintah daerah Kota Malang agar pembangunan tanggul jalan dapat di lakukan sesuai Peraturan Daerah Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat teoritis

Sebagai sumbangan pemikiran untuk perkembangan ilmu hukum mengenai peraturan daerah mengenai pembangunan tanggul jalan

2. Manfaat Praktis

a. Masyarakat Kota Malang

Sebagai sumbangan pertimbangan, informasi, dan pengetahuan terkait pembangunan tanggul jalan dalam perspektif hukum.

b. Pemerintah Kota Malang

Sebagai sumbangan pertimbangan, informasi, dan pengetahuan agar mengetahui permasalahan yang terjadi terkait pembangunan tanggul jalan dalam perspektif hukum.

c. Bagi Penulis

Sebagai sarana untuk mengembangkan ilmu hukum untuk mengatasi masalah yang ada dengan mencari referensi yang relevan untuk membantu memperoleh solusi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Mengenai Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan. Hal tersebut memiliki pengertian yang dilaksanakan dan diterapkan adalah kurikulum yang telah dirancang atau didesain untuk kemudian dijalankan sepenuhnya. Implementasi kurikulum juga dituntut untuk melaksanakan sepenuhnya apa yang telah direncanakan dalam kurikulumnya untuk dijalankan dengan segenap hati dan keinginan kuat, permasalahan besar akan terjadi apabila yang dilaksanakan bertolak belakang atau menyimpang dari yang telah dirancang maka terjadilah kesia-siaan antara rancangan dengan implementasi.

Implementasi adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Menurut Nurdin Usman, implementasi adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem, implementasi bukan sekedar aktivitas, tapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.¹ Guntur Setiawan berpendapat, implementasi adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif.² Implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap tetap.

¹ Nurdin Usman, **Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum**, Grasindo, Jakarta, 2002, hlm 70.

² Guntur Setiawan, **Impelementasi dalam Birokrasi Pembangunan**, Balai Pustaka, Jakarta, 2004, hlm. 39

Dari pengertian-pengertian mengenai implementasi maka dapat disimpulkan bahwa kata implementasi bermuara pada mekanisme suatu sistem yang merupakan suatu kegiatan yang terencana, bukan hanya sekedar suatu aktifitas dan juga dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma-norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

Pada dasarnya implementasi adalah untuk melaksanakan kebijakan yang harus mempunyai objek dan dapat menimbulkan dampak tercapai atau tidaknya suatu kebijakan. Implementasi merupakan salah satu tahap dalam proses kebijakan publik. Secara terminologi pengertian kebijakan publik sangatlah banyak, tergantung dari sudut mana kita mengartikannya. Pressman dan Widavsky mendefinisikan kebijakan publik sebagai hipotesis yang mengandung kondisi-kondisi awal dan akibat-akibat yang bisa diramalkan. Kebijakan publik merupakan pembagian nilai - nilai secara paksa kepada seluruh anggota masyarakat. Pengertian lain mengenai kebijakan publik ialah sejumlah aktivitas pemerintah untuk memecahkan masalah yang ada di masyarakat, baik secara langsung maupun melalui berbagai lembaga yang mempengaruhi kehidupan masyarakat. Maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah yang berorientasi pada tujuan tertentu guna memecahkan masalah-masalah publik atau demi kepentingan publik. Kebijakan untuk melakukan sesuatu biasanya tertuang dalam ketentuan-ketentuan atau peraturan perundang-undangan yang dibuat pemerintah sehingga memiliki sifat yang mengikat dan memaksa. Kebijakan publik haruslah dibedakan dengan bentuk-bentuk kebijakan yang lain contohnya ialah

dibedakan dengan kebijakan swasta.³ Dalam kebijakan publik terdapat dua karakteristik yaitu:

1. Kebijakan publik merupakan sesuatu yang mudah untuk dipahami, karena maknanya adalah hal-hal yang dikerjakan untuk mencapai tujuan nasional;
2. Kebijakan publik merupakan sesuatu yang mudah diukur, karena ukurannya jelas yakni sejauh mana kemajuan pencapaian cita-cita sudah ditempuh.

Banyak pakar yang mengajukan jenis kebijakan publik berdasarkan sudut pandang masing-masing. William N. Dunn menyatakan bahwa “Tipe-tipe kebijakan dibagi menjadi lima bagian, yaitu:

1. Masalah Kebijakan

Adalah nilai, kebutuhan dan kesempatan yang belum pernah terpuaskan. Tetapi dapat diidentifikasi dan dicapai melalui tindakan public. Pengetahuan apa yang hendak dipecahkan membutuhkan informasi mengenai nilai yang pencapaiannya menuntut pemecahan masalah.

2. Alternatif Kebijakan

Yaitu arah tindakan yang secara potensial tersedia yang dapat memberi sumbangan kepada pencapaian nilai dan pemecahan masalah kebijakan. Informasi mengenai kondisi yang menimbulkan masalah pada dasarnya juga mengandung identifikasi terhadap kemungkinan pemecahannya.

³ J.L. Pressman and Wildavsky, *Implementation*, University of California Press, Barkley and Los Angeles, 1973, hlm. 17

3. Tindakan Kebijakan

Adalah suatu gerakan atau serangkaian gerakan sesuai dengan alternatif kebijakan yang dipilih, yang dilakukan untuk mencapai tujuan bernilai.

4. Hasil Kebijakan

Adalah akibat-akibat yang terjadi dari serangkaian tindakan kebijakan yang telah dilaksanakan. Hasil dari setiap tindakan tidak sepenuhnya stabil atau diketahui sebelum tindakan dilakukan, juga tidak semua dari hasil tersebut terjadi seperti yang diharapkan atau dapat diduga sebelumnya.

5. Hasil Guna Kebijakan

Adalah tingkat seberapa jauh hasil kebijakan memberikan sumbangan pada pencapaian nilai. Pada kenyataannya jarang ada problem yang dapat dipecahkan secara tuntas, umumnya pemecahan terhadap suatu problem dapat menumbuhkan problem sehingga perlu pemecahan kembali atau perumusan kembali.”⁴

Secara etimologis pengertian implementasi dapat diartikan sebagai suatu aktivitas yang bertalian dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan penggunaan sarana (alat) untuk memperoleh hasil. Sehingga bila dirangkaikan dengan kebijakan publik, maka kata implementasi kebijakan publik dapat diartikan sebagai aktivitas penyelesaian atau pelaksanaan suatu kebijakan publik yang telah ditetapkan atau disetujui dengan penggunaan sarana (alat) untuk mencapai tujuan dari kebijakan.

⁴ William N. Dunn, **Analisis Kebijakan Publik**, Gadjahmada University Press, Yogyakarta, 2000, hlm. 21

Proses dalam implementasi kebijakan tidaklah lepas dari berbagai macam variabel dan juga faktor yang mempengaruhinya. Terdapat 4 (empat) variabel penting yang harus diperhatikan dan berpengaruh terhadap kegagalan ataupun keberhasilan dari implementasi kebijakan publik, yaitu:

1. Komunikasi (*communication*);
2. Sumber Daya Pelaksana (*resources*);
3. Disposisi Birokrasi (*disposition*);
4. Struktur Birokrasi (*bureaucratic structure*).

Implementasi Kebijakan Publik sesungguhnya bukan hanya sekedar berhubungan dengan mekanisme penjabaran keputusan – keputusan politik ke dalam prosedur – prosedur rutin lewat saluran- saluran birokrasi, melainkan lebih dari itu, ia menyangkut masalah konflik, keputusan dan mengenai siapa yang memperoleh apa dari satu kebijakan.

B. Tinjauan Mengenai Pengawasan

1. Pengertian Pengawasan

Pengawasan adalah pemeriksaan dan penjagaan atau dalam bidang administrasi pengawasan diartikan sebagai pemilikan atau pengarah kebijakan. Lain hal, Pengawasan juga merupakan suatu usaha agar suatu pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan yang rencana yang telah ditentukan dengan adanya pengawasan dapat memperkecil timbulnya hambatan sedangkan hambatan yang telah terjadi dapat segera diketahui yang kemudian dilakukan tindakan perbaikannya.

Pengawasan dilakukan oleh pemerintah sama halnya dengan pengendalian pemerintah terhadap setiap tindakan yang dilakukannya. Suatu pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik akan menghasilkan atau mewujudkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi Lembaga itu sendiri maupun bagi pegawainya. Berikut definisi pengawasan menurut beberapa ahli:⁵

a. Siagian

Pengawasan adalah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi atau Lembaga untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya

Artian konsep siagian ini mentitik beratkan bahwa pengawasan di terapkan bagi pekerjaan-pekerjaan yang sedang berjalan dan tidak dapat di terapkan untuk pekerjaan-pekerjaan yang sudah selesai.

b. Komaruddin

Pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksanaan aturan rencana, dan awal untuk langkah perbaikan terhadap penyimpangan dan rencana yang berarti.⁶

⁵ Adisasmita, Rahardjo, **Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2011, hlm. 29

⁶ Komaruddin, **Ensiklopedia Manajemen**, Bumi Aksara, Jakarta, 1994, hlm. 104

c. **Maman Ukas**

Pengawasan adalah suatu proses kegiatan yang dilakukan untuk memantau, mengukur dan bila perlu melakukan perbaikan atas pelaksanaan pekerjaan sehingga apa yang telah direncanakan dapat dilaksanakan sesuai dengan tujuan.⁷

d. **Lembaga Administrasi Negara**

Pengawasan sebagai salah satu fungsi organik manajemen yang merupakan proses kegiatan kepemimpinan untuk memastikan dan menjamin tujuan dan sasaran serta tugas-tugas organisasi akan dan telah terlaksanakan dengan baik sesuai dengan rencana, kebijakan instruksi, dan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan dan yang berlaku. Pengawasan sebagai fungsi manajemen sepenuhnya adalah tanggung jawab setiap pemimpin pada tingkatan manapun.⁸

Pengertian pengawasan menurut beberapa ahli di atas sebenarnya semua sama, yakni merupakan tindakan membandingkan hasil dalam kenyataan dan hasil yang diinginkan, yang dilakukan dalam rangka melakukan koreksi kegiatan manajemen untuk mencegah sedini mungkin terjadinya penyimpangan, pemborosan, penyelewengan, hambatan, kesalahan dan kegagalan dalam pencapaian tujuan dan sasaran serta pelaksanaan organisasi.

⁷ Maman Ukas, **Manajemen: Konsep Prinsip dan Aplikasi**, Agnini, Bandung, 2004, hlm. 337

⁸ Lembaga Administrasi Negara Republik Indonesia, **Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia**, Gunung Agung, Jakarta, 1996, hlm. 159

2. Tipe-Tipe pengawasan

Ada beberapa tipe pengawasan dan kontrol:

- a. “Pengawasan represif, yaitu pengawasan yang dilakukan kemudian Keputusan keputusan badan-badan yang bertingkat lebih rendah akan dicabut kemudian apabila bertentangan dengan undang-undang atau kepentingan umum. Dalam situasi yang menuntut tindakan cepat, dapat juga diambil tindakan penangguhan keputusan, sebelum dilakukan pencabutan.
 - b. Pengawasan preventif yaitu pengawasan yang dilakukan sebelumnya yang dinamakan pengawasan preventif adalah pengawasan terhadap keputusan-keputusan dari aparat pemerintah yang lebih rendah yang dilakukan sebelumnya. Surat-surat keputusan aparat pemerintah yang lebih rendah umpamanya baru mempunyai kekuatan hukum dari sebuah badan yang lebih rendah yang baru diambil jika sebelumnya telah mendapat surat pernyataan tidak berkeberatan atau surat kuasa dari badan yang lebih tinggi.
3. Pengawasan yang positif, yaitu pengawasan yang termasuk dalam bentuk pengawasan ini adalah keputusan-keputusan badan-badan yang lebih tinggi untuk memberikan pengarahan dan petunjuk-petunjuk kepada badan-badan yang lebih rendah. Kadang-kadang juga terjadi badan-badan yang lebih tinggi kadang-kadang memaksakan instansi yang lebih rendah untuk kerjasama tertentu.

4. Kewajiban untuk memberitahu dimana kadang-kadang beberapa keputusan baru boleh diambil oleh badan yang lebih rendah setelah mengadakan perundingan dengan badan-badan yang lebih tinggi, atau badan-badan yang lebih tinggi itu memperoleh kesempatan sebelumnya untuk memberikan nasehat-nasehat pada badan-badan lebih rendah mengenai satu persoalan.
5. Konsultasi dan perundingan dimana kadang-kadang beberapa keputusan baru boleh diambil oleh badan-badan yang lebih rendah setelah mengadakan perundingan dengan badan-badan yang lebih tinggi, atau badan-badan itu memperoleh kesempatan sebelumnya untuk memberikan nasehat-nasehat pada badan-badan lebih rendah mengenai suatu persoalan.
6. Hak banding administratif, bentuk pengawasan yang terakhir sebagian juga terletak pada bidang-bidang perlindungan hukum administrasi. Ada kalanya terhadap keputusan-keputusan badan yang lebih rendah dapat diajukan banding oleh mereka yang mempunyai hak banding tertentu (seperti warga Negara, pejabat pemerintah dan badan-badan pemerintah lainnya) pada suatu badan umum yang lebih tinggi. Suatu putusan banding sekaligus mencakup suatu uji kebijaksanaan oleh badan yang lebih tinggi itu.”⁹

3. Tahap-Tahap Pengawasan

⁹ Prof. Dr. Philipus M. Hadjon, S.H., **Pengantar Hukum Administrasi Indonesia**, UGM Press, Yogyakarta, 2002, hlm 75-77.

Dalam suatu pengawasan, terdapat beberapa proses atau tahapan, menurut kadarman, langkah-langkah proses pengawasan yaitu:

a. Menetap Standar

Langkah awal dalam proses pengawasan adalah menyusun rencana. Perencanaan yang dimaksud disini adalah menetapkan standar

b. Mengukur Kinerja

Langkah kedua dalam pengawasan adalah mengukur atau mengevaluasi kinerja yang dicapai terhadap standar yang telah ditentukan.

c. Memperbaiki penyimpangan

Proses pengawasan tidak lengkap jika tidak ada tindakan perbaikan terhadap penyimpangan

Menurut G.R Terry dalam (sukama proses pengawasan) terbagi atas empat tahapan:

- a. Menentukan standar atau dasar bagi pengawasan
- b. Mengukur pelaksanaan
- c. Membandingkan pelaksanaan dengan standard
- d. Memperbaiki penyimpangan dengan cara-cara tindakan yang tepat¹⁰

Pada dasarnya, tahapan-tahapan dalam suatu pengawasan yang di maksud di atas adala sama hanya perbedaan menurut terry adalah adanya tahap membandingkan

¹⁰ Ibid, hlm. 116

pelaksanaan pengawasan dengan standar yang telah ditentukan, lalu dicari perbedaannya.

4. Tujuan dan Maksud Pengawasan

Terwujudnya tujuan oleh organisasi sebenarnya tidak lain merupakan tujuan pengawasan, Sebab setiap kegiatan pada dasarnya selalu mempunyai tujuan tertentu. Pengawasan dikatakan sangat penting karena pada dasarnya manusia sebagai objek pengawasan mempunyai sifat salah dan khilaf. Oleh karena itu manusia dalam organisasi perlu diawasi, bukan mencari kesalahannya kemudian menghukumnya, tetapi mendidik dan membimbingnya. Menurut husnaini tujuan pengawasan adalah sebagai berikut:

- a. Menghentikan atau meniadakan kesalahan, penyimpangan, penyelewengan, pemborosan, dan hambatan
- b. Mencegah terulang kembalinya kesalahan, penyimpangan pemborosan, dan hambatan
- c. Meningkatkan kelancaran operasi. Melakukan tindakan koreksi terhadap kesalahan yang dilakukan dala pencapaian kerja yang baik.

Sedangkan tujuan pengawasan secara umum adalah:

- a. Menciptakan aparat yang bersih dan berwibawa yang didukung oleh suatu system manajemen pemerintah yang berdaya berhasil guna serta ditunjang oleh partisipasi masyarakat yang konstruksi dan terkendali dalam wujud

pengawasan masyarakat (*contra social*) yang obyektif, sehat, dan bertanggung jawab.

- b. Menyelenggarakan tertib administrasi di lingkungan aparat pemerintah tumbuhnya disiplin kerja yang sehat
- c. Mengadakan keluasan dalam melaksanakan tugas, fungsi atau kegiatan, tumbuhnya budaya malu dalam diri masing-masing aparat. Rasa beraslak dan rasa berdosa yang lebih mendalam untuk berbuat hal-hal yang tercela terhadap masyarakat dan ajaran agama.¹¹

Maka kesimpulan dari tujuan dan pengawasan adalah

- a. Menjamin ketetapan pelaksanaan sesuai dengan rencana kebijakan dan perintah
- b. Mentertibkan koordinasi kegiatan-kegiatan
- c. Mencegah pemborosan dan penyelewengan
- d. Menjamin terwujudnya kepuasan masyarakat atas barang atau jasa yang dihasilkan.

C. Tinjauan Umum Mengenai Perizinan

1. Pengertian Perizinan

Perizinan adalah pemberian legalitas kepada seseorang atau pelaku usaha/kegiatan tertentu, baik dalam bentuk izin maupun tanda daftar usaha. Izin ialah salah satu instrumen yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi, untuk

¹¹Avrilia Windyastuti, **Ombudsman Daerah Dalam Melaksanakan Pengawasan Terhadap Penyelenggaraan Pelaksanaan Publik Pemerintah Daerah**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2009, hlm. 21

mengemudikan tingkah laku para warga.¹² Selain itu izin juga dapat diartikan sebagai dispensasi atau pelepasan/pembebasan dari suatu larangan. Terdapat juga pengertian izin dalam arti sempit maupun luas :¹³

- a. Izin dalam arti luas yaitu semua yang menimbulkan akibat kurang lebih sama, yakni bahwa dalam bentuk tertentu diberi perkenaan untuk melakukan sesuatu yang mesti dilarang;
- b. Izin dalam arti sempit yaitu suatu tindakan dilarang, terkecuali diperkenankan, dengan tujuan agar ketentuan-ketentuan yang disangkutkan dengan perkenaan dapat dengan teliti diberikan batas-batas tertentu bagi tiap kasus.

Pada umumnya sistem izin terdiri dari:¹⁴

- a. Larangan;
- b. Persetujuan yang merupakan dasar kekecualian (izin);
- c. Ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan izin.

Terdapat istilah lain yang memiliki kesejajaran dengan izin yaitu:¹⁵

- a. Dispensasi ialah keputusan administrasi Negara yang membebaskan suatu perbuatan dari kekuasaan peraturan yang menolak perbuatan tersebut. Sehingga suatu peraturan undang-undang menjadi tidak berlaku bagi sesuatu yang istimewa (relaxation legis).

¹² Philipus M. Hadjon, **Pengantar Hukum Perizinan**, Yuridika, Surabaya, 1993, hlm. 2

¹³ Ibid, hlm. 2-3

¹⁴ Y. Sri Pudyatmoko, **Perizinan Problem dan Upaya Pembenahan**, Grasindo, Jakarta, 2009, hlm. 17-18

¹⁵ Ridwan HR, **Hukum Administrasi Negara**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 196-197

- b. Lisensi adalah suatu izin yang memberikan hak untuk menyelenggarakan suatu perusahaan. Lisensi digunakan untuk menyatakan suatu izin yang memperkenankan seseorang untuk menjalankan suatu perusahaan dengan izin khusus atau istimewa.
- c. Konsesi merupakan suatu izin berhubungan dengan pekerjaan yang besar di mana kepentingan umum terlibat erat sekali sehingga sebenarnya pekerjaan itu menjadi tugas pemerintah, tetapi pemerintah diberikan hak penyelenggaraannya kepada konsesionario (pemegang izin) yang bukan pejabat pemerintah. Bentuknya bisa berupa kontraktual atau kombinasi antara lisensi dengan pemberian status tertentu dengan hak dan kewajiban serta syarat-syarat tertentu.

2. **Motif dan Tujuan Perizinan**

Secara umum tujuan dan fungsi dari perizinan adalah untuk pengendalian dari aktivitas pemerintah terkait ketentuan-ketentuan yang berisi pedoman yang harus dilaksanakan baik oleh yang berkepentingan ataupun oleh pejabat yang diberi kewenangan.

Tujuan dari perizinan dapat dilihat dari dua sisi yaitu :¹⁶

- a. Dari sisi pemerintah

Melalui sisi pemerintah tujuan pemberian izin adalah :

¹⁶ Adrian Sutedi, **Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik**, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm. 20

1. Untuk melaksanakan peraturan

Apakah ketentuan-ketentuan yang termuat dalam peraturan tersebut sesuai dengan kenyataan dalam praktiknya atau tidak dan sekalipun untuk mengatur ketertiban.

2. Sebagai sumber pendapatan daerah

Dengan adanya permintaan permohonan izin, maka secara langsung pendapatan pemerintah akan bertambah karena setiap izin yang dikeluarkan pemohon harus membayar retribusi dahulu. Semakin banyak pula pendapatan di bidang retribusi tujuan akhirnya yaitu untuk membiayai pembangunan.

b. Dari sisi masyarakat

Adapun dari sisi masyarakat tujuan pemberian izin itu adalah sebagai berikut.

1. Untuk adanya kepastian hukum.
2. Untuk adanya kepastian hak.
3. Untuk mendapatkan fasilitas setelah bangunan yang didirikan mempunyai izin dengan mengikatkan tindakan-tindakan pada suatu system perizinan, pembuatan undang-undang dapat mengejar berbagai tujuan dari izin.

Adapun motif-motif untuk menggunakan system izin dapat berupa :¹⁷

1. Mengendalikan perilaku warga;
2. Mencegah bahaya bagi lingkungan hidup;
3. Melindungi objek-objek tertentu;

¹⁷ Philipus M. Hadjon , op.cit, hlm. 4

4. Membagi sumber daya yang terbatas;
5. Mengarahkan aktivitas.

Perizinan dapat berbentuk tertulis maupun tidak tertulis, dimana di dalamnya harus termuat unsur-unsur antara lain:¹⁸

1. Instrumen yuridis

Izin merupakan instrument yuridis dalam bentuk ketetapan yang bersifat konstitutif dan yang digunakan oleh pemerintah untuk menghadapi atau menanggapi peristiwa konkret, sebagai ketetapan izin itu dibuat dengan ketentuan dan persyaratan yang berlaku pada ketetapan pada umumnya.

2. Peraturan perundang-undangan

Pembuatan dan penerbitan ketetapan izin merupakan tindakan hukum pemerintahan, sebagai tindakan hukum maka harus ada wewenang yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan atau harus berdasarkan pada asas legalitas, tanpa dasar wewenang, tindakan hukum itu menjadi tidak sah, oleh karena itu dalam hal membuat dan menerbitkan izin haruslah didasarkan pada wewenang yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku, karena tanpa adanya dasar wewenang tersebut ketetapan izin tersebut menjadi tidak sah.

¹⁸ Adrian Sutedi, op.cit, hlm. 201-202

3. Organ pemerintah

Organ pemerintah adalah organ yang menjalankan urusan pemerintah baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah. Menurut Sjahran Basah, dari badan tertinggi sampai dengan badan terendah berwenang memberikan izin.

4. Peristiwa konkret

Izin merupakan instrument yuridis yang berbentuk ketetapan yang digunakan oleh pemerintah dalam menghadapi peristiwa konkret dan individual, peristiwa konkret artinya peristiwa yang terjadi pada waktu tertentu, orang tertentu, tempat tertentu dan fakta hukum tertentu.

5. Prosedur dan persyaratan

Pada umumnya permohonan izin harus menempuh prosedur tertentu yang ditentukan oleh pemerintah, selaku pemberi izin. Selain itu pemohon juga harus memenuhi persyaratan-persyaratan tertentu yang ditentukan secara sepihak oleh pemerintah atau pemberi izin. Prosedur dan persyaratan perizinan itu berbeda-beda tergantung jenis izin, tujuan izin, dan instansi pemberi izin. Menurut Soehino, syarat-syarat dalam izin itu bersifat konstitutif dan kondisional, konstitutif, karena ditentukan suatu perbuatan atau tingkah laku tertentu yang harus (terlebih dahulu) dipenuhi, kondisional, karena penilaian tersebut baru ada dan dapat dilihat serta dapat dinilai setelah perbuatan atau tingkah laku yang disyaratkan itu terjadi.

3. Prosedur Pemberian Izin

a. Proses dan prosedur perizinan

Proses penyelesaian perizinan merupakan proses internal yang dilakukan oleh aparat/petugas. Pada umumnya permohonan izin harus menempuh prosedur tertentu yang ditentukan oleh pemerintah, selaku pemberi izin serta pemohon izin juga harus memenuhi persyaratan-persyaratan tertentu yang ditentukan secara sepihak oleh pemerintah atau pemberi izin. Prosedur dan persyaratan perizinan itu berbeda-beda tergantung jenis izin, tujuan izin, dan instansi pemberi izin.

Inti dari regulasi dan deregulasi adalah tata cara prosedur perizinan adalah tata cara dan prosedur perizinan. Isi regulasi dan deregulasi harus memenuhi nilai : sederhana, jelas, tidak melibatkan banyak pihak, meminimalkan kontak fisik antarpihak yang melayani dan dilayani, memiliki prosedur operasional standar, dan wajib dikomunikasikan secara luas.

b. Persyaratan

Merupakan hal yang harus dipenuhi untuk memperoleh izin yang dimohonkan, yang berupa dokumen dan kelengkapan atau surat-surat. Menurut Soehino, syarat-syarat dalam izin bersifat konstitutif dan kondisional.¹⁹

1. Konstitutif yaitu ditentukan suatu perbuatan tertentu yang harus dipenuhi terlebih dahulu, yaitu dalam pemberian izin ditentukan suatu perbuatan konkret yang bila tidak dipenuhi dapat dikenai sanksi;
2. Kondisional artinya penilaian tersebut baru ada dan dapat dinilai setelah perbuatan atau tingkah laku yang diisyaratkan terjadi;

¹⁹ Ibid, hlm. 187

3. Waktu penyelesaian izin.

Waktu penyelesaian izin harus ditentukan oleh instansi yang bersangkutan. Waktu penyelesaian yang ditetapkan sejak saat pengajuan permohonan sampai dengan penyelesaian pelayanan. Dengan demikian regulasi dan deregulasi harus memenuhi kriteria:

1. Disebutkan dengan jelas;
2. Waktu yang ditetapkan sesingkat mungkin;
3. Diinformasikan secara luas bersama-sama dengan prosedur dan persyaratan.

4. **Biaya perizinan**

Tarif pelayanan termasuk rinciannya ditetapkan dalam proses pemberian izin, dimana pembiayaan menjadi hal mendasar dari pengurusan perizinan. Oleh karena itu harus memenuhi syarat-syarat :

- a. Disebutkan dengan jelas;
- b. Mengikuti standar nasional;
- c. Tidak ada pengenaan biaya lebih dari sekali untuk setiap objek tertentu;
- d. Perhitungan berdasar pada tingkat real cost;
- e. Besarnya biaya diinformasikan secara luas.

D. Tinjauan Umum Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Lalu Lintas adalah gerak/pindah kendaraan manusia dan hewan di jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak, Angkutan jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak. Angkutan adalah pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan, Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukan lalu lintas. Lalu lintas dan angkutan jaan sebagai jalan dari system perangkutan nasional menempati posisi vital dan strategis dalam pembangunan nasional. Pengaruh kelancaran perangkutan dan dampaknya secara langsung dapat dirasakan dalam kehidupan masyarakat. Oleh karena itu pengelolah lalu lintas dan angkutan jalan pada dasarnya adalah upaya memaksimalkan dampak positif dan menimbulkan dampak negative yang ditimbulkan oleh kegiatan lalu lintas dan angkutan.

Pengaturan lalu lintas meliputi penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau luas tertentu, berupa perintah, anjuran, dan larangan yang masing-masing mengandung konsekuensi hukum. Konsekuensi hukumnya hampir sama dengan pengendalian yang meliputi pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas serta bimbingan dan pengetahuan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam berlalu lintas. Sebagai mana telah diutarakan, komponen lalu lintas atas manusia (pengguna jalan), Kendaraan dan jalan yang saling berkaitan dan satu sama lain saling mempengaruhi. Oleh karena itu, sasaran

pengelolaan lalu lintas adalah pada ketiga komponen tersebut di atas. Karakteristik arus lalu lintas sangat berbeda dengan gerak perorangan. Peraturan perundang-undangan dan rekayasa dibidang lalu lintasan ditujukan untuk mengatur ketiga komponen diatas dengan tujuan melancarkan arus lalu lintas dan menurunkan tingkat kecelakaan dan atau tingkat kefatalan kecelakaan. Dalam pelaksanaannya semua itu memerlukan pengawasan yang meliputi pemantapan dan penilaian kebijakan lalu lintas, serta tindakan korektif terhadap kebijakan lalu lintas sebagai mana kebijakan di atas.

Upaya mengelola lalu lintas pada dasarnya adalah upaya mengoptimalkan kapasitas jaringan jalan untuk menampung volume lalu lintas yang ada dan atau diperkirakan terjadi. Persoalan pertama adalah kapasitas jaringan jalan untuk mendekati kejenuhan atau malah sudah terlampaui, artinya sediaan ($\text{kapasitas}=c$) lebih kecil dari permintaan ($\text{volume lalu lintas}=V$). Seperti hukum ekonomi, bila ketersediaan lebih sedikit dari permintaan, maka nilai ketersediaan meningkat yang berarti harganya menjadi mahal.

Kendaraan suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan Teknik yang berada pada kendaraan itu. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda 2(dua) atau 3(tiga) tanpa atap, baik dengan atau tanpa kereta di samping. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8(delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkut bagasi. Jalur adalah bagian jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Lajur adalah bagian

jalur yang memanjang dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup satu kendaraan bermotor sedan berjalan selain sepeda motor.

Persimpangan adalah pertemuan atau percabangan jalan, baik sebidang maupun tidak sebidang. Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Pemakai jalan adalah pengemudi kendaraan dan/atau pejalan kaki. Hak utama adalah hak untuk didahulukan saat menggunakan jalan.

2. Jalan Raya

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan pelengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.²⁰

Jalan raya adalah jalur-jalur tanah di atas permukaan bumi yang di buat oleh manusia dengan bentuk, ukuran-ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat.

²⁰ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4444

Untuk perencanaan jalan raya yang baik, bentuk geometriknya harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga jalan yang bersangkutan dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada lalu lintas sesuai dengan fungsinya, sebab tujuan akhir dari perencanaan geometric adalah menghasilkan infrastruktur yang aman, efisiensi pelayanan arus lalu lintas dan memaksimalkan ratio tingkat penggunaan biaya juga memberikan rasa dan nyaman kepada pengguna jalan.

E. Tinjauan Umum Mengenai Tanggul Jalan

1. Pengertian Tanggul Jalan

Tanggul jalan merupakan salah satu bentuk alat pembatas kecepatan. Menurut Pasal 3 ayat (1) Keputusan Menteri Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan menyatakan bahwa “Alat pembatas kecepatan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan kendaraannya.”²¹ dan pada ayat (2) Keputusan Menteri Nomor 3 Tahun 1994 disebut kelengkapan tambahan sebagaimana dalam ayat (1) dapat berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi, dan kelandaian tertentu.

Jendulan melintang jalan (*road humps*) merupakan bagian dari alat pengendali pemakai jalan sebagai alat pembatas kecepatan, dan memiliki banyak nama khususnya di Indonesia dikenal dengan polisi tidur (*sleeping policemen*). Polisi tidur sudah dicatat Abdul Chaer dalam Kamus Idiom Bahasa Indonesia (1984) dan diberi makna rintangan

²¹ Keputusan Menteri Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan

(berupa permukaan jalan yang ditinggikan) untuk menghambat kecepatan kendaraan dan mulai diakui KBBI Edisi Ketiga (2001). Fasilitas jendulan melintang jalan (*road humps*) ini merupakan adopsi dari UK Department for Transport untuk mengatasi permasalahan pelanggaran kecepatan yang mengakibatkan tingginya tingkat kecelakaan. Jendulan melintang jalan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik vertikal untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan, sampai 40 %.²²

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan disebutkan peraturan mengenai alat pengendali atau pembatas kecepatan bahwa “Alat pengendali atau pembatas kecepatan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatannya.”²³ Alat pengendali atau pembatas kecepatan (polisi tidur) berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi, dan kelandaian tertentu. Pemilihan bahan atau material untuk polisi tidur harus memperhatikan keselamatan pemakai jalan. Alat pembatas kecepatan ditempatkan pada :

- a. Jalan di lingkungan pemukiman;
- b. Jalan lokal yang mempunyai kelas jalan III C;

²² Direktorat Jenderal Prasarana Wilayah Departemen Pekerjaan Umum. Perencanaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan

²³ Ibid

- c. Pada jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan konstruksi;

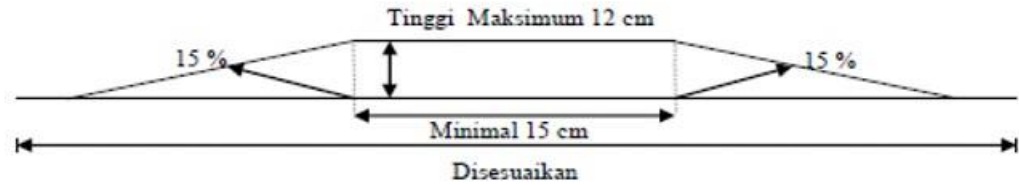
Alat pembatas kecepatan memperhatikan beberapa hal seperti:

- a. “Pelaksanaan fasilitas ini terbukti sangat efektif menurunkan kecepatan;
- b. Fasilitas ini tidak menimbulkan kebisingan sehingga dapat dilaksanakan di daerah pemukiman;
- c. Fasilitas ini harus dirancang dan dilaksanakan sesuai standar yang disyaratkan karena bila tidak justru dapat menciptakan potensi kecelakaan lalu lintas atau kerusakan kendaraan;
- d. Perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektifitas fasilitas.”²⁴

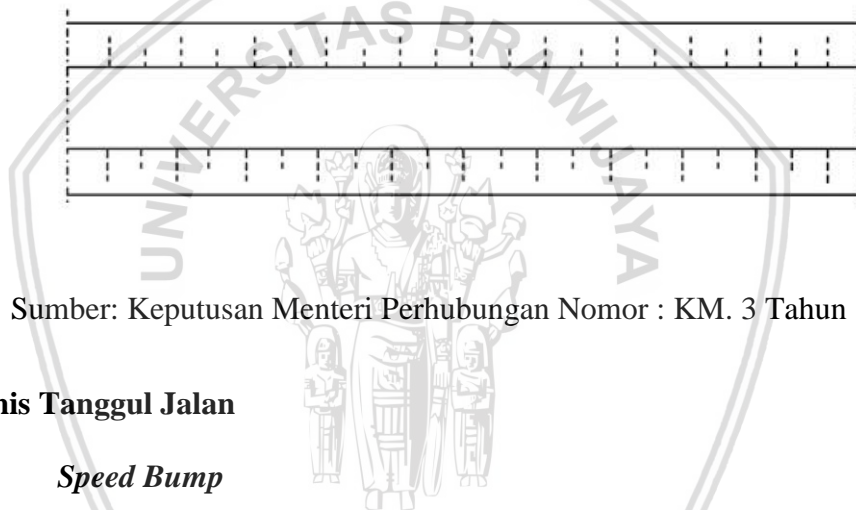
Bentuk penampang melintang alat pembatas kecepatan menyerupai trapesium dan bagian yang menonjol di atas badan jalan maksimum 12 cm, dengan kelandaian sisi miringnya maksimal 15%. Lebar datar pada bagian sisi miringnya. Proporsional dengan bagian menonjol di atas badan jalan dan minimum 15 cm. Material alat pembatas kecepatan dapat dibuat dengan menggunakan bahan yang sesuai dengan bahan dari badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang mempunyai pengaruh serupa sebagaimana juga harus memperhatikan keselamatan pemakai jalan.

²⁴ Ibid

Gambar 2.1 Penampang Melintang Polisi Tidur



Gambar 2.2 Polisi Tidur Tampak Atas

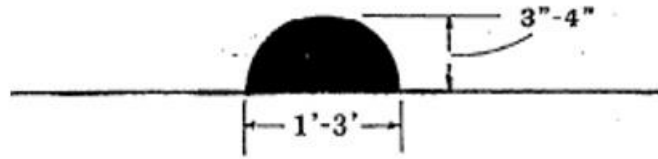


Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 3 Tahun 1994

2. Jenis Tanggul Jalan

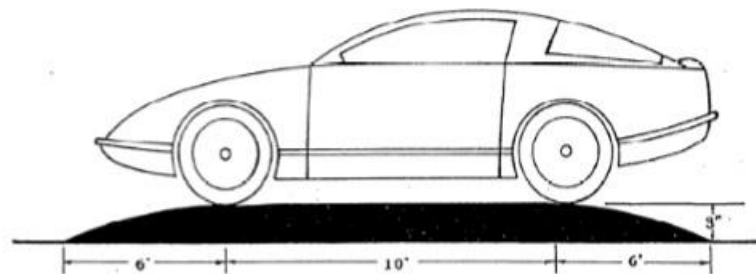
a. *Speed Bump*

Speed bump pada umumnya mempunyai ukuran dengan tinggi 7,5 cm sampai 15 cm dan lebar 30 cm sampai 90 cm. Pemasangan *speed bump* tidak nyaman bagi pengendara namun pada umumnya mampu mengurangi kecepatan kendaraan menjadi ± 8 km/jam (5mph). *Speed bump* mampu mengurangi kecepatan kendaraan yang melewatinya karena ukuran umum dari *speed bump* yang cenderung menghasilkan beban kejut yang lebih besar dari beban kejut yang dihasilkan oleh bentuk polisi tidur lainnya.

Gambar 2.3 *Speed Bump*

b. *Speed Tables*

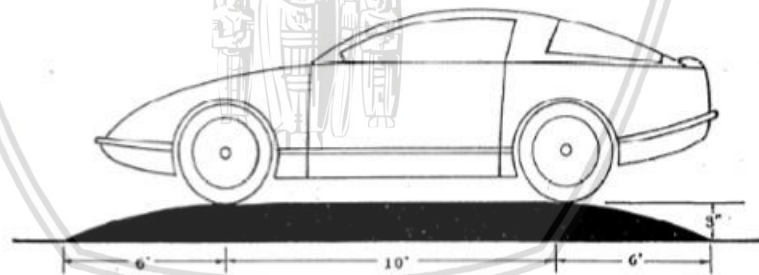
Speed tables dikenal dengan *flat-topped speed humps*, dan memiliki susunan material berupa aspal ataupun beton. *Speed tables* juga dikenal dengan *trapezoidal humps* atau *speed platforms*. Jika ditandai dengan zebra cross, *speed tables* bisa juga dinamakan *raised crosswalks* atau *raised crossings*. *Speed tables* umumnya mempunyai ukuran tinggi dari 76 mm sampai 90 mm (3 – 3,5 inch) dengan panjang sekitar 6,7m (22 ft) dan *speed tables* umumnya terdiri dari 3,1 m (10 ft) bagian datar dan 1,8 m (6 ft) bagian miring di kedua sisi yang bisa berbentuk lurus, parabolik, atau profil sinusoidal. Secara umum hasil dari pemantauan kecepatan rata-rata berkisar antara 40 – 48 km/jam (25 – 30 mph) pada jalan tergantung pada jarak antar *speed tables*.

Gambar 2.4 *Flat Topped Speed Hump*

c. ***Speed Hump***

Speed hump umumnya mempunyai ukuran dengan tinggi 7,5 cm sampai 10 cm dan lebar 3,6 m. Pemasangan *speed hump* dapat mengurangi kecepatan kendaraan yang melewati yaitu antara 24 km/jam (20 mph) sampai 40 km/jam (25 mph). Dalam Neighborhood Traffic safety Program, Transportation Division, Department of Public Works and Transportation Tahun 1995 Tentang Guidelines for Speed Hump Program menjelaskan bahwa *speed hump* tidak ditempatkan pada jalan dengan aktivitas perjalanan yang tinggi (*driveway*) atau dalam suatu perpotongan jalan dan juga tidak ditempatkan 76,2 m (250 ft) dari rambu lalu lintas atau 15,1 m (50 ft) dari suatu perpotongan jalan.

Gambar 2.5 *Speed Hump*

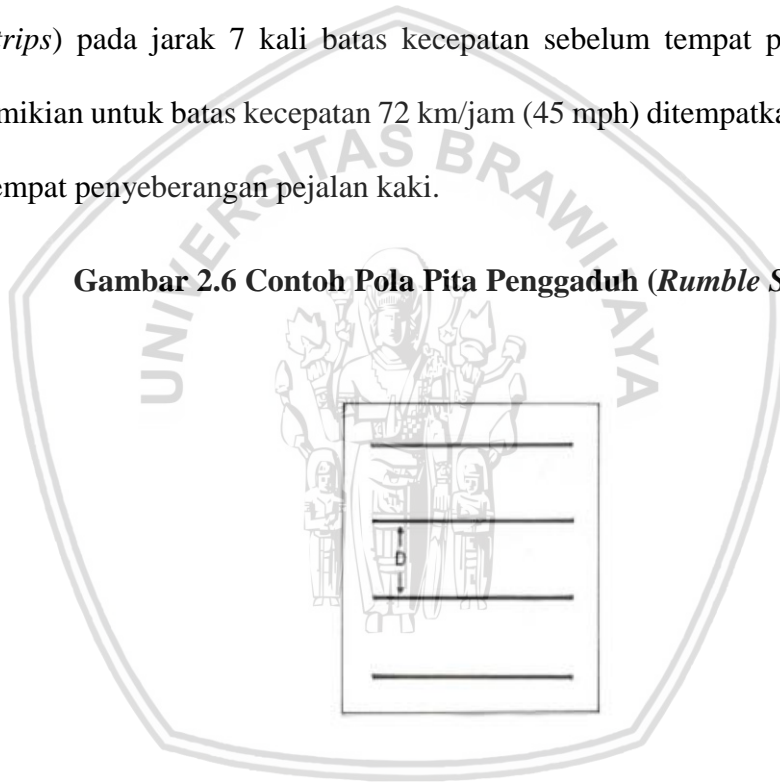


d. **Pita Penggaduh**

Pita penggaduh (*rumble strips*) memiliki bentuk seperti polisi tidur namun tidak dirancang untuk mengurangi kecepatan lalu lintas akan tetapi dirancang untuk memberikan efek getaran mekanik maupun suara, dan pada prakteknya fasilitas ini efektif digunakan pada jalan antar kota, dengan maksud untuk meningkatkan daya

konsentrasi pengemudi sehingga akan meningkatkan daya antisipasi, reaksi, dan perilaku.²⁵ Dimensi pita penggaduh (*rumble strips*) adalah sesuai dengan persyaratan spesifikasinya yakni lebar berkisar antara 10 cm sampai 20 cm dan tinggi berkisar antara 8 mm sampai 15 mm dengan panjang yang disesuaikan dengan lebar melintang jalan. Pengaturan jarak optimal untuk pemasangan pita penggaduh (*rumble strips*) yaitu sebelum tempat penyeberangan pejalan kaki dan untuk menempatkan pita penggaduh (*rumble strips*) pada jarak 7 kali batas kecepatan sebelum tempat penyeberangan, dengan demikian untuk batas kecepatan 72 km/jam (45 mph) ditempatkan sekitar 96 m sebelum tempat penyeberangan pejalan kaki.

Gambar 2.6 Contoh Pola Pita Penggaduh (*Rumble Strips*)



²⁵ Ibid

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian yuridis empiris (hukum empiris yang mengkaji korelasi antara peraturan atau sudut pandang hukum tertulis dengan realita di lapangan yaitu Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan dengan realita di Kota Malang yang banyak ditemukan banyak oknum yang tidak memiliki wewenang melakukan pembangunan tanggul jalan.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis yaitu dalam penelitian ini mengkaji reaksi dan fenomena yang terjadi di masyarakat terhadap adanya Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan.

C. Alasan Memilih Lokasi

Penulis melakukan penelitian di Dinas Perhubungan Kota Malang. Alasan penulis memilih Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai lokasi penelitian karena Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan dinas di kota Malang yang secara aktif membangun pembangunan sarana dan pra sarana di jalan raya Kota Malang. Dalam pra survey yang di lakukan oleh penulis, terdapat permasalahan

implementasi hukum, yaitu belum ada pembangunan tanggul jalan yang sesuai dengan perundang-undangan

D. Jenis Data

1. Data Primer

Merupakan informasi yang berupa pendapat, pengalaman, pemahaman, persepsi dan pengetahuan dari Dinas Perhubungan Kota Malang.

2. Data Sekunder

- a. Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
- b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pemakai Jalan;
- c. Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan;
- d. Kamus Besar Bahasa Indonesia;
- e. Kamus Hukum;
- f. Kamus Bahasa Inggris Dokumen, dapat berbentuk data statistik seperti arsip dan laporan serta notulensi serta lain-lain dari Dinas-dinas terkait penelitian.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Metode yang efektif dalam pengumpulan data primer adalah wawancara atau deskriptif kualitatif.¹ Wawancara dilakukan secara langsung dengan narasumber menggunakan daftar pertanyaan yang telah disusun guna memperoleh data yang akurat untuk menunjang analisis terhadap permasalahan yang dibahas.

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan dengan mempelajari berbagai dokumen yang diuraikan sedemikian rupa serta dianalisis sesuai rumusan masalah yang diangkat.² Pengumpulan data dilakukan dengan mencatat serta mengutip beberapa literatur seperti buku, Peraturan Perundang-Undangan, dan artikel.

a. Populasi dan Sampling

1. Populasi

Populasi merupakan seluruh objek atau seluruh individu atau seluruh kegiatan/gejala yang akan diteliti.³ Populasi di penelitian ini adalah di ambil dari Dinas Perhubungan Kota Malang.

2. Sampel

¹ Bambang Waluyo, **Penelitian Hukum Dalam Praktek**, Sinar Grafika, Jakarta, 2002, hlm. 57

² Bambang Sunggono, **Metodologi Penelitian Hukum**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997, hlm. 114

³ Hamidi, **Metode Penelitian dan Teori Komunikasi**, UMM Press, Malang, 2010, hlm. 140

Sampel adalah bagian dari populasi yang diteliti yang mewakili populasi tersebut. Sampel ditentukan berdasarkan teknik sampling. Teknik sampling adalah cara penentuan sampel baik random maupun non-random. Dalam penelitian ini menggunakan teknik *Purposive Sampling* (sampel dengan pertimbangan tertentu). Sehingga sampel pada penelitian ini adalah Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang Edy Sukiswo A.Ks,M.Si, Tenaga Bantu Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang, dan Ketua RW04 RT 09 Jatimulyo Lowokwaru Soleiman S.Hum.

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Deskriptif kualitatif adalah metode yang digunakan untuk menemukan pengetahuan terhadap subjek penelitian pada saat tertentu. Penelitian deskriptif ditujukan untuk mengumpulkan informasi mengenai subjek penelitian serta perilaku subjek penelitian yang dilakukan dengan wawancara di lapangan oleh Penulis.⁴ Analisis data dalam penelitian ini dimulai dengan melakukan wawancara dengan narasumber. Kemudian hasil dari wawancara tersebut dibuat transkrip wawancara. Peneliti akan memilih data yang sesuai dengan konteks penelitian dan dianalisa dengan teori dan penjelasan yang berkaitan dengan komersialisasi paten.

⁴ Burhan Bungin, **Penelitian Kualitatif**, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2007, hlm. 153

G. Definisi Operasional

Definisi Operasional adalah penarikan batasan yang lebih menjelaskan ciri spesifikasi yang lebih substantive dari suatu konsep.⁵

a. Implementasi

Pelaksanaan atau suatu tindakan pembangunan tanggul jalan agar tercapainya ketertiban umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

2. Pembangunan

Proses perubahan yang mencakup seluruh system sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya.

3. Tanggul Jalan

Bagian jalan yang ditinggikan berupa tambahan aspal, semen atau bahan yang sesuai dengan bahan dari badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang mempunyai pengaruh serupa yang dipasang melintang di jalan untuk pertanda memperlambat laju/kecepatan kendaraan.

4. Ketertiban Umum

Suatu keadaan yang dihasilkan dari aturan yang di ciptakan oleh pemerintah kepada masyarakat agar tertib dan mematuhi aturan.

⁵ Hamidi, op.cit., hlm. 142

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian Kota Malang

1. Sejarah Singkat Kota Malang

Kota Malang sama halnya kota-kota lain di Indonesia pada umumnya baru tumbuh dan berkembang setelah masa pemerintahan kolonial Belanda. Fasilitas umum dibangun sedemikian rupa agar memenuhi kebutuhan keluarga yang berkebangsaan Belanda. Kesan diskriminatif itu masih membekas hingga sekarang, contohnya Ijen Boulevard dan kawasan sekitarnya.

Pada awalnya hanya dinikmati oleh keluarga-keluarga berkebangsaan Belanda dan Bangsa Eropa lainnya, sedangkan masyarakat pribumi harus puas bertempat tinggal di pinggiran kota dengan fasilitas yang kurang memadai. Kawasan perumahan Ijen Boulevard sekarang bagai monumen yang menyimpan misteri dan seringkali mengundang keluarga-keluarga berkebangsaan Belanda yang pernah bermukim disini untuk bernostalgia.

Tahun 1879, di Kota Malang mulai beroperasi kereta api dan sejak saat itu perkembangan di Kota Malang tumbuh dengan pesat. Segala macam kebutuhan masyarakatpun semakin berkembang terutama akan ruang gerak melakukan berbagai macam kegiatan. Hal tersebut membuat terjadinya perubahan tata guna tanah, daerah yang terbangun bermunculan tanpa pengawasan. Pergantian pada fungsi lahan mengalami perubahan yang sangat pesat, misalnya fungsi pertanian menjadi perumahan dan industri.

Seiring dengan perkembangan tersebut, urbanisasi terus berlangsung sedangkan kebutuhan masyarakat akan perumahan meningkat di luar kemampuan pemerintah, sementara tingkat ekonomi urbanis sangatlah terbatas, yang selanjutnya akan mengakibatkan timbulnya pemukiman liar yang pada umumnya berkembang di sekitar daerah perdagangan yang berada di sepanjang jalur hijau, sekitar sungai, rel kereta api dan lahan-lahan yang dianggap tidak bertuan.

Selang beberapa lama kemudian daerah itu menjadi daerah kumuh, dan degradasi kualitas lingkungan hidup mulai terjadi dengan segala dampak bawaannya. Gejala-gejala itu cenderung terus meningkat, dan sulit dibayangkan apa yang terjadi seandainya masalah itu diabaikan.

2. Aspek Geografis Kota Malang

a. Keadaan Geografi

Kota Malang terletak pada ketinggian antara 440-667 meter diatas permukaan air laut. Kota Malang berada ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang yang secara astronomis terletak 112,06°-112,07° bujur timur dan 7,06°-8,02° lintang selatan, dengan batas wilayah sebagai berikut¹:

- 1) Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso, Kabupaten Malang
- 2) Sebelah Timur: Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang, Kabupaten Malang

¹ Pemerintah Kota Malang. <http://malangkota.go.id/sekilas-malang/geografis/>. Diakses 16 Juli 2018

- 3) Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji, Kabupaten Malang
- 4) Sebelah Barat : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji, Kabupaten Malang.

b. Luas Wilayah Kota Malang

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kota Malang, Kota Malang memiliki luas wilayah 110,06 km² yang terbagi menjadi 5 kecamatan, dan 57 kelurahan.² Lima kecamatan tersebut terdiri dari :

- a) Kecamatan Blimbing memiliki luas wilayah 17,77 km² dan memiliki 11 kelurahan.
- b) Kecamatan Klojen memiliki luas wilayah 8,83 km² dan memiliki 11 kelurahan.
- c) Kecamatan Kedungkandang memiliki luas wilayah 39,89 km² dan memiliki 12 kelurahan.
- d) Kecamatan Lowokwaru memiliki luas wilayah 22,60 km² dan memiliki 12 kelurahan.
- e) Kecamatan Sukun memiliki luas wilayah 20,87 km² dan memiliki 11 kelurahan.

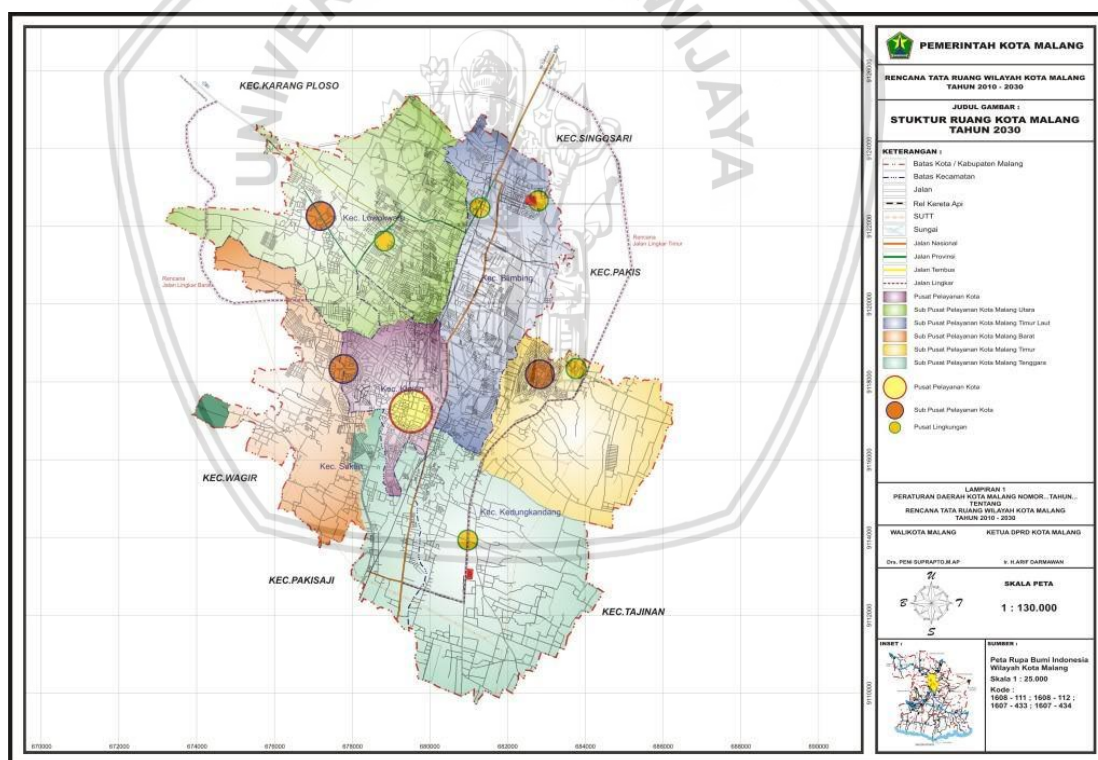
Pembagian wilayah yang terbagi menjadi lima kecamatan memiliki perbedaan pada tingkat perekonomian. Wilayah yang memiliki kawasan strategis pertumbuhan perekonomian yang tinggi salah satunya berada di Kecamatan Lowokwaru. Hal ini

² Humas Badan Pusat Statistik Kota Malang, 2016 , **Tabel Statistik Luas Wilayah Kota Malang**, Badan Pusat Statistik Kota Malang, <https://malangkota.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/425>. Diakses 16 Juli 2018.

dikarenakan pada wilayah tersebut terdapat tempat-tempat yang menjadi pusat aktivitas seperti universitas, mall, pasar, dan tempat rekreasi lainnya. Selain itu, letak Kecamatan Lowokwaru juga dijadikan jalan utama untuk menuju Kota Batu. Maka kerap kali terjadi kemacetan pada wilayah tersebut baik dikarenakan kendaraan yang melewati Kota Malang menuju Kota Batu maupun kendaraan yang singgah untuk beristirahat.

Gambar 4.1

Struktur Ruang Kota Malang



Sumber : Pemerintah Kota Malang, 2018

3. Demografis Kota Malang

Berdasarkan Laporan Pertambahan Penduduk Bulan Desember 2016 Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang jumlah penduduk Kota Malang sebesar 895.387 jiwa yang terdiri dari 446.933 jiwa penduduk laki-laki, dan penduduk perempuan sebesar 448.454 jiwa. Kepadatan penduduk kurang lebih 8.135 jiwa per kilometer persegi. Tersebar di 5 kecamatan (Klojen= 110.136 jiwa, Blimbing = 196.847 jiwa, Kedungkandang = 208.979 jiwa, Sukun = 206.612 jiwa, dan Lowokwaru = 172.813 jiwa). Kota Malang memiliki 278.427 Kepala Keluarga (KK), 536 unit Rukun Warga (RW), dan 4.011 unit Rukun Tetangga (RT).³

Tabel 4.1 Jumlah Kepala Keluarga (KK) per-kecamatan

No	Kecamatan	Jumlah Kepala Keluarga (KK)
1.	Blimbing	61.278
2.	Kedungkandang	35.739
3.	Klojen	63.580
4.	Lowokwaru	64.154
5.	Sukun	53.676
Jumlah		278.427

Sumber: Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang

³ Humas Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang, 2016, **Jumlah Penduduk Kota Malang**, Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang
<http://dispendukcapil.malangkota.go.id/2016/12/lampid-2016/12/> Diakses 16 Juli 2018.

Jumlah penduduk di Kota Malang mengalami pertambahan sebesar 11.943 jiwa, hal ini dapat dilihat dari Laporan Pertambahan Penduduk pada bulan Januari 2016 sebesar 883.444 jiwa mengalami pertambahan pada bulan Desember 2016 menjadi 895.387 jiwa.⁴

4. Visi Misi Kota Malang

Visi Kota Malang adalah: “MENJADIKAN KOTA MALANG SEBAGAI KOTA BERMARTABAT” Selain Visi tersebut di atas, hal lain yang tak kalah pentingnya adalah ditentukannya Peduli Wong Cilik sebagai SEMANGAT dari pembangunan Kota Malang periode 2013-2018. Sebagai semangat, kepedulian terhadap wong cilik menjadi jiwa dari pencapaian visi. Hal ini berarti bahwa seluruh aktivitas dan program pembangunan di Kota Malang harus benar-benar membawa kemaslahatan bagi wong cilik. Dan seluruh hasil pembangunan di Kota Malang harus dapat dinikmati oleh wong cilik yang notabene adalah rakyat kecil yang mayoritas jumlahnya di Kota Malang.

Istilah MARTABAT adalah “istilah yang menunjuk pada harga diri kemanusiaan, yang memiliki arti kemuliaan. Sehingga, dengan visi ‘Menjadikan Kota Malang sebagai Kota BERMARTABAT’ diharapkan dapat terwujud suatu kondisi kemuliaan bagi Kota Malang dan seluruh masyarakatnya. Hal ini adalah penerjemahan

⁴ Ibid

langsung dari konsep Islam mengenai baldatun thoyyibatun wa robbun ghofur (negeri yang makmur yang diridhoi oleh Allah SWT).”⁵

Untuk dapat disebut sebagai Kota BERMARTABAT, maka akan diwujudkan “Kota Malang yang aman, tertib, bersih, dan asri, dimana masyarakat Kota Malang adalah masyarakat yang mandiri, makmur, sejahtera, terdidik dan berbudaya, serta memiliki nilai religiusitas yang tinggi dilandasi dengan sikap toleransi terhadap perbedaan-perbedaan yang ada di tengah-tengah masyarakat, dengan Pemerintah Kota Malang yang bersih dari KKN dan sungguh-sungguh melayani masyarakat. Sehingga, Kota Malang secara umum akan memiliki keunggulan-keunggulan dan berdaya saing tinggi untuk dapat menempatkan diri sebagai kota yang terkemuka dengan berbagai prestasi di berbagai bidang.”⁶

Selain itu, “visi BERMARTABAT dapat menjadi akronim dari beberapa prioritas pembangunan yang menunjuk pada kondisi-kondisi yang hendak diwujudkan sepanjang periode 2013-2018, yakni: BERSih, Makmur, Adil, Religius-toleran, Terkemuka, Aman, Berbudaya, Asri, dan Terdidik. Masing-masing akronim dari BERMARTABAT tersebut akan dijelaskan sebagai berikut: Bersih, Kota Malang yang bersih adalah harapan seluruh warga Kota Malang. Lingkungan kota yang bebas dari tumpukan sampah dan limbah adalah kondisi yang diharapkan dalam pembangunan Kota Malang sepanjang periode 2013-2018. Selain itu, bersih juga harus menjadi ciri

⁵ Pemerintah Kota Malang, 2013, **Visi dan Misi Pemerintah Kota Malang**, Pemerintah Kota Malang, <https://malangkota.go.id/sekilas-malang/visi-dan-misi/>, diakses pada 16 Juli 2018

⁶ Ibid

dari penyelenggaraan pemerintahan.”⁷ Pemerintahan yang bersih (clean governance) harus diciptakan agar kepentingan masyarakat dapat terlayani dengan sebaik-baiknya.

“Makmur, Masyarakat yang makmur adalah cita-cita yang dipercayakan kepada pemerintah untuk diwujudkan melalui serangkaian kewenangan yang dimiliki pemerintah. Kondisi makmur di Kota Malang tercapai jika seluruh masyarakat Malang dapat memenuhi kebutuhan hidup mereka secara layak sesuai dengan strata sosial masing-masing. Dalam kaitannya dengan upaya mencapai kemakmuran, kemandirian adalah hal penting. Masyarakat makmur yang dibangun di atas pondasi kemandirian merupakan kondisi yang hendak diwujudkan dalam periode pembangunan Kota Malang 2013 – 2018.

Adil, Terciptanya kondisi yang adil di segala bidang kehidupan adalah harapan seluruh masyarakat Kota Malang. Adil diartikan sebagai diberikannya hak bagi siapapun yang telah melaksanakan kewajiban mereka. Selain itu, adil juga berarti kesetaraan posisi semua warga masyarakat dalam hukum dan penyelenggaraan pemerintahan. Adil juga dimaksudkan sebagai pemerataan distribusi hasil pembangunan daerah. Untuk mewujudkan keadilan di tengah-tengah masyarakat, Pemerintah Kota Malang juga akan menjalankan tugas dan fungsinya dengan mengedepankan prinsip-prinsip keadilan.

Religius-toleran, Terwujudnya masyarakat yang religius dan toleran adalah kondisi yang harus terwujud sepanjang 2013-2018. Dalam masyarakat yang

⁷ Ibid

religius dan toleran, semua warga masyarakat mengamalkan ajaran agama masing-masing ke dalam bentuk cara berpikir, bersikap, dan berbuat. Apapun bentuk perbedaan di kalangan masyarakat dihargai dan dijadikan sebagai faktor pendukung pembangunan daerah. Sehingga, dengan pemahaman religius yang toleran, tidak akan ada konflik dan pertikaian antar masyarakat yang berlandaskan perbedaan SARA di Kota Malang.

Terkemuka, Kota Malang yang terkemuka dibandingkan dengan kota-kota lain di Indonesia merupakan kondisi yang hendak diwujudkan. Terkemuka dalam hal ini diartikan sebagai pencapaian prestasi yang diperoleh melalui kerja keras sehingga diakui oleh dunia luas. Kota Malang selama lima tahun ke depan diharapkan memiliki banyak prestasi, baik di tingkat regional, nasional, maupun internasional. Terkemuka juga dapat juga berarti kepeloporan. Sehingga, seluruh masyarakat Kota Malang diharapkan tampil menjadi pelopor pembangunan di lingkup wilayah masing-masing.”⁸

“Aman, Situasi kota yang aman dan tertib merupakan kondisi yang mutlak diperlukan oleh masyarakat. Situasi aman berarti bahwa masyarakat Kota Malang terbebas dari segala gangguan, baik berupa fisik maupun non-fisik, yang mengancam ketentraman kehidupan dan aktivitas masyarakat. Sehingga situasi masyarakat akan kondusif untuk turut serta mendukung jalannya pembangunan. Untuk menjamin situasi aman bagi masyarakat ini, Pemerintah Kota Malang akan mewujudkan ketertiban

⁸ Ibid

masyarakat. Untuk itu, kondisi pemerintahan yang aman dan stabil juga akan diwujudkan demi suksesnya pembangunan di Kota Malang.

Berbudaya, Masyarakat Kota Malang yang berbudaya merupakan kondisi dimana nilai-nilai adiluhung dipertunjukkan dalam sifat, sikap, tindakan masyarakat dalam aktivitas sehari-hari di semua tempat. Masyarakat menjunjung tinggi kesantunan, kesopanan, nilai-nilai sosial, dan adat istiadat dalam kehidupan sehari-hari. Perilaku berbudaya juga ditunjukkan melalui pelestarian tradisi kebudayaan warisan masa terdahulu dengan merevitalisasi makna-maknanya untuk diterapkan di masa sekarang dan masa yang akan datang.

Asri, Kota Malang yang asri adalah dambaan masyarakat. Keasrian, keindahan, kesegaran, dan kebersihan lingkungan kota adalah karunia Tuhan bagi Kota Malang. Namun, keasrian Kota Malang makin lama makin pudar akibat pembangunan kota yang tidak memperhatikan aspek lingkungan. Maka, Kota Malang dalam lima tahun ke depan harus kembali asri, bersih, segar, dan indah. Sehingga, segala pembangunan Kota Malang, baik fisik maupun non-fisik, diharuskan untuk menjadikan aspek kelestarian lingkungan sebagai pertimbangan utama. Hal ini harus dapat diwujudkan dengan partisipasi nyata dari seluruh masyarakat, tanpa kecuali.

Terdidik, Terdidik adalah kondisi dimana semua masyarakat mendapatkan pendidikan yang layak sesuai dengan peraturan perundangan. Amanat Undang-Undang nomer 12 tahun 2012 mewajibkan tingkat pendidikan dasar 12 tahun bagi seluruh warga negara Indonesia. Selain itu, diharapkan masyarakat akan mendapatkan pendidikan dan ketrampilan yang sesuai dengan pilihan hidup dan profesi masing-

masing. Masyarakat yang terdidik akan senantiasa tergerak untuk membangun Kota Malang bersama dengan Pemerintah Kota Malang.”⁹

“Misi Kota Malang adalah:

- a) Meningkatkan kualitas, aksesibilitas, dan pemerataan pelayanan pendidikan dan kesehatan

Tujuan 1: Terwujudnya peningkatan kualitas, aksesibilitas dan pemerataan pelayanan pendidikan

Tujuan 2: Terwujudnya peningkatan kualitas, aksesibilitas dan pemerataan pelayanan kesehatan

- b) Meningkatkan produktivitas dan daya saing daerah

Tujuan 1: Terwujudnya peningkatan perekonomian daerah melalui penguatan sektor koperasi dan usaha kecil menengah, perindustrian dan perdagangan, serta pariwisata daerah.

Tujuan 2: Terwujudnya perluasan kesempatan kerja

Tujuan 3: Terwujudnya ketersediaan dan akses pangan

- c) Meningkatkan kesejahteraan dan perlindungan terhadap masyarakat rentan, pengarusutamaan gender, serta kerukunan sosial

Tujuan 1: Terwujudnya peningkatan perlindungan terhadap masyarakat rentan

⁹ Ibid

dan pengentasan kemiskinan

Tujuan 2: Terwujudnya peningkatan kualitas kehidupan dan peran peran

perempuan, serta terjaminnya pengarusutamaan gender

Tujuan 3: Terwujudnya peningkatan kualitas kerukunan sosial masyarakat

- d) Meningkatkan pembangunan infrastruktur dan daya dukung Kota yang terpadu dan berkelanjutan, tertib penataan ruang serta berwawasan lingkungan

Tujuan 1: Terwujudnya peningkatan kualitas infrastruktur dan daya dukung kota

Tujuan 2: Terwujudnya peningkatan tertib pemanfaatan ruang kota sesuai peruntukannya

- e) Mewujudkan pelaksanaan reformasi birokrasi dan kualitas pelayanan publik yang profesional, akuntabel dan berorientasi pada kepuasan masyarakat

Tujuan 1: Terwujudnya transparansi dan akuntabilitas Kinerja Pemerintah Daerah

Tujuan 2: Terwujudnya peningkatan kualitas pelayanan publik yang profesional, akuntabel, dan berorientasi pada kepuasan masyarakat”¹⁰

¹⁰ Ibid

B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

1. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang

Visi Dinas Perhubungan Kota Malang memiliki ialah terwujudnya sistem transportasi yang handal dan terintegrasi. Untuk mewujudkan visi Dinas Perhubungan tersebut maka ditetapkan misi Dinas Perhubungan yaitu meningkatkan sistem transportasi yang aman, tertiban, dan nyaman.

2. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Tugas dan fungsi dinas perhubungan pada prinsipnya dimaksudkan memberikan pedoman dalam menjalankan visi dan misi agar dapat berjalan dengan efisien, efektif dan rasional sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan. Adapun tugas pokok dan fungsi tersebut yaitu:

a) Tugas Pokok

Dinas Perhubungan melaksanakan tugas pokok penyusunan pelaksanaan kebijakan daerah di bidang perhubungan.

b) Fungsi

1. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis dibidang perhubungan;
2. Penyusunan dan pelaksanaan rencana strategis dan rencana kerja dibidang perhubungan;
3. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi;
4. Pengembangan manajemen dan rekayasa lalulintas;
5. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
6. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan;
7. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;

8. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran;
9. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor;
10. Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan;
11. Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan;
12. Pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;
13. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan,
14. kehumasan, kepustakaan dan kearsipan;
15. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);
16. Penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP);
17. Pelaksanaan fasilitasi pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
18. Pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
19. Penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui web site Pemerintah Daerah;
20. Penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;
21. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
22. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Pengurus Dinas Perhubungan Kota Malang Masa Jabatan 2017-2022 adalah:

Kepala Dinas : Kusnadi, S.sos

Sekretariat

Ketua : Dra. Muji Rahayu

Sub Bagian Penyusunan Program : Baiq Nurlaili, SE. MM

Sub Bagian Keuangan : Hery Sulistyorini, SE

Sub Bagian Umum : Ismungirah, S.sos

Bidang Lalu Lintas

Ketua : Agoes Moeliadi, ATD, MT

Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas : Edy Sukiswo, A. Ks, M. Si

Seksi Pengelolaan Sarana Transportasi : Drs. Daryono

Bidang Angkutan

Ketua : Ir. Ngoedijono, Ms. Tr

Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek : Heru Agus Triwibowo, SH

Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek : Riko Indra Darmawan, SH

Seksi Angkutan Barang, Hewan, Angkutan : Heriono, S.Pd

Khusus, dan Kebandarudaraan

Bidang Pengendalian Dan Ketrtiban

Ketua : Drs G. Raymond Hatigoran, M.M. AP

Seksi Pengendalian : Herry Santoso, SH

Seksi Ketertiban : Edy Utomo

Bidang Perparkiran

Ketua : Drs. Moch. Syamsul Arifin
Seksi Pendataan : Hary Dwi Yunianto, S. Psi
Seksi Pemungutan : Drs. Herbert Irianto Simamora, MM
Seksi Pengawasan dan Pembinaan : Tigor Nainggolan, SIP, MM

UPT Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB)

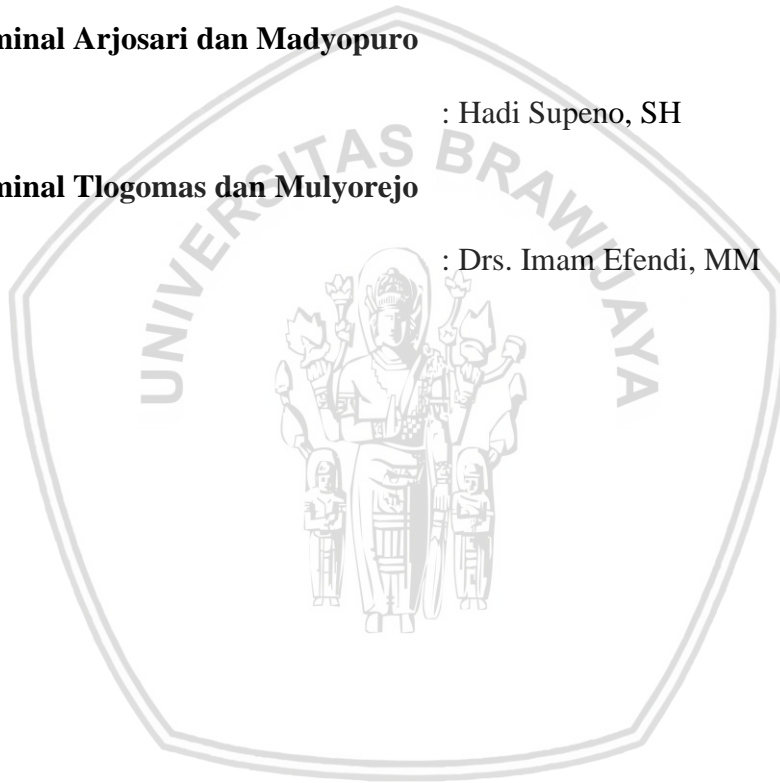
Ketua : Arisandy Satrio Anggoro, SH, M.Hum

UPT Terminal Arjosari dan Madyopuro

Ketua : Hadi Supeno, SH

UPT Terminal Tlogomas dan Mulyorejo

Ketua : Drs. Imam Efendi, MM



Bagan Susunan Organisasi Dinas Perhubungan

C. Implementasi Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan Tentang Pembangunan Tanggul Jalan

Berdasarkan hasil penelitian, implementasi Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang ketertiban umum dan lingkungan dinilai belum terlaksanakan dengan baik. Dalam Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 menyatakan “Tanpa izin pejabat yang berwenang, setiap orang atau badan dilarang: membuat atau memasang tanggul jalan”¹¹ Namun berdasarkan fakta di lapangan masih kurangnya kesadaran dari masyarakat untuk mengurus perizinan terkait pembangunan tanggul jalan. Selain itu masih kurangnya sosialisasi dan juga pengawasan oleh pihak berwenang yaitu Dinas Perhubungan terkait izin pembangunan tanggul jalan.

Hal tersebut diungkapkan oleh Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang Bapak Edy Sukiswo A.Ks, M.Si yang menyatakan bahwa “Sampai pertengahan tahun ini belum ada masyarakat yang mengajukan permohonan izin pembangunan tanggul jalan. Tahun lalu saja hanya ada 3 permohonan pembangunan tanggul jalan.”¹² Persebaran alat pembatas kecepatan tersebut terdapat pada Jalan Bandung di depan MAN 2 Kota Malang, Jalan Merdeka Barat di depan Alun Alun, dan di Jalan Merdeka Utara di depan Alun Alun.

¹¹ Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan, Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2012 Nomor 2

¹² Wawancara dengan Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang Bapak Edy Sukiswo A.Ks, M.S pada tanggal 12 Juli 2018

Berikut adalah data perbandingan jumlah tanggul jalan yang berizin dan tidak berizin dalam tiga tahun belakang yaitu dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2018.

Tabel 4.2 Jumlah Tanggul Jalan di Kota Malang

Tahun	Berizin	Tidak Berizin
2015	11	≥ 63
2016	9	≥ 92
2017	15	≥ 110
2018-sekarang	3	≥ 50
Jumlah	38	≥ 315

Sumber: Data Primer, Tidak Di Olah, Tahun 2018

Berdasarkan hasil wawancara diatas ditemukan fakta bahwa implementasi Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang ketertiban umum dan lingkungan belum berjalan dengan baik. Dinas Perhubungan sebagai pihak yang berwajib tidak mengeluarkan surat izin atau rekomendasi terkait pembangunan tanggul jalan sebanyak jumlah tanggul jalan yang ada di Kota Malang. Hal tersebut menunjukan bahwa mayoritas tanggul jalan di Kota Malang tidak memiliki izin sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pernyataan dari Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang Bapak Edy Sukiswo A.Ks, M.Si juga didukung oleh Bapak Soleiman S.Hum yang merupakan ketua RW 04 RT 09 Jatimulyo Lowokwaru menyatakan bahwa “Kita di sini membangun tanggul jalan dari

kesepakatan bersama saja, tanggul jalan di Kembang Kertas tidak melalui izin dari dinas manapun.”¹³ Berdasarkan pernyataan dari Bapak Soleiman mengungkapkan bahwa masyarakat yang membangun tanggul jalan tidak melalui birokrasi yang berlaku sehingga implementasi Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tidak berjalan dengan baik.

Gambar 4.3


Contoh Tanggul Jalan Yang Tidak Sesuai



¹³ Wawancara dengan Ketua RW 04 RT 09 Jatimulyo Lowokwaru Bapak Soleiman S.Hum pada tanggal 8 Maret 2018

Gambar 4.4

Contoh Surat Rekomendasi Pembangunan Tanggul Jalan



PEMERINTAH KOTA MALANG
DINAS PERHUBUNGAN
 JL. Raden Intan No. 1 Telp. (0341) 491 140 Fax. 411626
 MALANG

Malang, 25 April 2017


Nomor : 551/ 820/ 35.73.310/ 2017
 Sifat : Biasa
 Lampiran : -
 Perihal : Tindak Lanjut Permohonan
 Pembuatan Pita Kejut

Kepada :
 Yth. Sdr. Komandan Yonif Mekanis
 512/ Quratara Yudha
 di
 MALANG

Menindaklanjuti surat Saudara Nomor : B/277/IV/2017 tanggal 4 April 2017 Perihal : Permohonan Pembuatan Pita Kejut di Depan Mako Yonif Mekanis 512/QY, maka bersama ini disampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Kami menyetujui untuk dilakukan pembuatan pita kejut dengan rincian tempat sebagai berikut :
 - a. Di depan Mako Yonif Mekanis 512/QY (Jalan Ronggolawe No.01)
 - b. Di depan Asrama Kimek C Yonif Mekanis 512/QY (Jalan Terusan Kesatrian No.34)
 - c. Di depan TK Kartika IV-79 (Jalan Terusan Kesatrian No.74)
2. Untuk pengadaan pita kejut tersebut diatas akan kami laksanakan pada Perubahan Anggaran Keuangan (PAK) Tahun 2017 di Bulan September.
3. Guna meminimalisir terjadinya kecelakaan, untuk sementara telah dipasang rambu pembatas kecepatan 20 km.

Demikian disampaikan guna menjadikan periksa.

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA MALANG

KUSNADI, S.Sos
 Pembina Tingkat I
 NIP. 19590424 198101 1004

Hal tersebut terjadi dikarenakan tidak adanya sosialisai dari Dinas Perhubungan mengenai izin pembangunan tanggul jalan sebagaimana dimaksud oleh Bapak Soleiman yang menyatakan bahwa “Saya kurang tahu kalau membangun tanggul jalan harus meminta izin dulu.”¹⁴ Ketidaktahuan masyarakat terhadap izin pembangunan tanggul jalan diakui juga oleh Bapak Tri yang merupakan Tenaga Bantu Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang yang menyatakan bahwa “Kami belum pernah melakukan sosialisasi mengenai izin tentang pembangunan tanggul jalan.”¹⁵ Dikarenakan tidak adanya sosialisasi dari Dinas Perhubungan menyebabkan ketidaktahuan masyarakat terkait perizinan pembangunan tanggul jalan lantasi Implementasi Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tidak berjalan dengan baik.

Tidak berjalan dengan baiknya Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 mengakibatkan tidak sesuainya standardisasi tanggul jalan di Kota Malang. Sebagaimana dijelaskan oleh Bapak Edy Sukiswo A.Ks, M.Si “Syarat-syarat tanggul jalan terdapat pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 3 Tahun 1994. Keputusan ini masih berlaku dan belum diperbarui sampai sekarang.” Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan Bagian Pertama Alat Pembatas Kecepatan Pasal 3 sampai dengan Pasal 7 yang mengatur mengenai syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk membangun tanggul jalan, yaitu:

¹⁴ Ibid

¹⁵ Wawancara dengan Bapak Tri yang merupakan Tenaga Bantu Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 12 Juli 2018

Pasal 3

“(1) Alat pembatas kecepatan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan kendaraannya.

(2) Kelengkapan tambahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi, dan kelandaian tertentu.”¹⁶

Pasal 4

“(1) Alat pembatas kecepatan ditempatkan pada :

- a. Jalan di lingkungan pemukiman;*
- b. Jalan lokal yang mempunyai kelas jalan III C;*
- c. Pada jalan -jalan yang sedang dilakukan pekerjaan konstruksi.*

(2) Penempatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan pada posisi melintang tegak lurus dengan jalur lalu lintas.

(3) Lokasi dan pengulangan penempatan alat pembatas kecepatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), disesuaikan dengan hasil manajemen dan rekayasa lalu lintas.”¹⁷

Pasal 5

“(1) Penempatan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas dapat didahului dengan pemberian tanda dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas sebagaimana dalam lampiran I tabel 1 No. 6b Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 1993 tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan.

(2) Penempatan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas harus diberi tanda berupa garis serong dari cat berwarna putih.

(3) Pemasangan rambu dan pemberi tanda sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat(2), digunakan untuk memberi peringatan kepada pengemudi kendaraan bermotor tentang adanya alat pembatas kecepatan di depannya.”¹⁸

Pasal 6

“(1) Bentuk penampang melintang alat pembatas kecepatan menyerupai trapesium dan bagian yang menonjol di atas badan jalan maksimum 12 cm.

¹⁶ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan

¹⁷ Ibid

¹⁸ Ibid

(2) *Penampang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), kedua sisi miringnya mempunyai kelandaian yang sama maksimum 15%.*

(3) *Lebar mendatar bagian atas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), proporsional dengan bagian menonjol di atas badan jalan dan minimum 15 cm.*

(4) *Bentuk dan ukuran alat pembatas kecepatan sebagaimana dalam lampiran gambar 1 Keputusan ini.*"¹⁹

Pasal 7

"(1) Alat pembatas kecepatan dapat dibuat dengan menggunakan bahan yang sesuai dengan bahan dari badan jalan, karet, atau bahan lainnya yang mempunyai pengaruh serupa.

(2) Pemilihan bahan sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (1) harus memperhatikan keselamatan pemakai jalan."²⁰

Ketidaksesuaian dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan menyebabkan banyak tanggul jalan yang menyebabkan terganggunya pengguna kendaraan bermotor di jalan. Pada Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 28 ayat (1) yang berbunyi: "Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan."²¹ Sehingga hal tersebut menyatakan bahwa tanggul jalan yang pada dasarnya berfungsi untuk keamanan pengguna jalan, berfungsi sebaliknya menjadi gangguan fungsi jalan, dengan kata lain membahayakan pengguna jalan.

Jika menggunakan teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto, maka polemik tanggul jalan belum memenuhi beberapa faktor. Soerjono Soekanto

¹⁹ Ibid

²⁰ Ibid

²¹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025

menegaskan bahwa, “efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh lima faktor, yaitu faktor hukum, faktor penegak hukum, faktor sarana, faktor masyarakat, faktor kebudayaan”²²

1. Faktor hukumnya

Pada Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan telah menjelaskan secara rinci di pasal 4 huruf D bahwa dalam membangun tanggul jalan dibutuhkan izin dari pihak yang berwenang yaitu Dinas Perhubungan Kota Malang. Dari faktor undang-undang, pembangunan tanggul jalan telah memenuhi teori efektivitas hukum melalui Peraturan Daerah Kota Malang.

2. Faktor penegak hukum

Dalam penegakan hukum, telah tertulis di Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan, secara rinci dipasal 33 ayat (1) dengan ketentuan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah). Dengan itu, faktor penegakan hukum dalam pembangunan tanggul jalan telah memenuhi teori efektivitas hukum.

3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum

²² Soerjono Soekanto, **Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008, hlm. 8.

Sebagai dinas yang membangun, memberikan izin, dan mengawasi berdirinya tanggul jalan Dinas Perhubungan tidak memiliki sarana yang cukup untuk menertibkan tanggul jalan yang ada di Kota Malang. Fasilitas yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Malang tidak dapat mencakup keseluruhan tanggul jalan hingga di jalan jalan lingkungan kecil, disebabkan oleh kurangnya sumber daya manusia dan kurangnya anggaran untuk pengawasan. Faktor ini menjadi penghambat terpenuhinya penerapan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2012 Pasal 4 Huruf D, sehingga menjadikan Peraturan Daerah ini tidak efektif.

4. Faktor Masyarakat

Masyarakat sebagai objek utama dari hukum tidak menyadari bahwa adanya peraturan mengenai tanggul jalan. Dari data hasil penelitian menyatakan bahwa masyarakat masih sedikit yang sadar hukum dikarenakan kurangnya pengetahuan tentangnya. Hal ini disebabkan oleh banyak faktor, salah satunya kurangnya sosialisasi dari pembuat peraturan. Hal ini menjadikan penerapan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2012 Pasal 4 Huruf D tidak berjalan efektif.

5. Faktor Kebudayaan

Dari faktor sebelumnya, faktor kebudayaan merupakan faktor yang sangat berimbas banyak. Faktor ini merupakan alasan mengapa banyak masyarakat yang membangun tanggul jalan tanpa izin dari pihak berwenang. Masyarakat Indonesia khususnya Kota Malang sangat tidak terbiasa dengan birokrasi yang cenderung merepotkan, masyarakat Kota Malang lebih memilih

untuk melakukan tindakan yang didasari oleh kesepakatan bersama meskipun tidak sesuai dengan hukum. Budaya goyong royong ini menjadikan hal yang disepakati bersama dibangun bersama dianggap tidak menyalahkan aturan, padahal untuk menjadikan Indonesia negara hukum dibutuhkan seluruh masyarakat untuk mengutamakan hukum. Faktor ini yang mendasari penerapan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Pasal 4 Huruf D tidak berjalan dengan efektif.

Dari teori di atas dapat menjelaskan bahwa implementasi Pasal 4 Huruf D Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan tidak berjalan dengan baik. Seharusnya Dinas Perhubungan sebagai pihak yang mengatur pembangunan tanggul jalan aktif melakukan sosialisasi dan pengawasan terkait pembangunan tanggul jalan agar masyarakat dapat mengetahui mengenai perizinan pembangunan tanggul jalan. Dengan adanya sosialisasi dan pengawasan maka tanggul jalan yang membahayakan pengguna jalan dapat dihindari, dan keamanan jalan dan pengguna jalan terhindar dari bahaya yang tidak diinginkan.

D. Upaya Pemerintah Kota Malang Agar Pembangunan Tanggul Jalan Dapat Dilakukan Sesuai Peraturan Daerah Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan

Dalam upaya penyelesaian masalah pembangunan tanggul jalan, Dinas Perhubungan sebagai instansi terkait telah dan akan melakukan upaya penanggulangan adalah sebagai berikut:

1. Menganggarkan dana tambahan untuk alat pembatas kecepatan

Alat pembatas kecepatan dibangun oleh Dinas Perhubungan dari anggaran pendapatan dan belanja daerah Kota Malang setiap tahunnya. Menurut Bapak Edy Sukiswo A.Ks, M.Si “Selama ini dana pembangunan tanggul jalan berasal dari Perubahan Anggaran Keuangan (PAK) sehingga banyak tanggul jalan yang dibangun dari dana swadaya masyarakat.”²³ Maka dari itu, banyak tanggul jalan yang tidak dibangun oleh Dinas Perhubungan. Apabila dana tambahan dapat direalisasikan maka tanggul jalan di Malang akan dibangun oleh Dinas Perhubungan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat

Dinas Perhubungan sebagai instansi yang bertanggungjawab terhadap tanggul jalan berperan aktif dalam sosialisasi kepada masyarakat melalui penyuluhan langsung, media sosial, media cetak, dan lain-lain. Kendala yang dialami oleh Dinas Perhubungan untuk melakukan sosialisasi adalah kurangnya tenaga kerja untuk melakukan sosialisasi terhadap masyarakat

3. Melakukan penambahan fasilitas pengawasan

Fasilitas pengawasan yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan tidak mencakup lingkungan kecil yang biasanya terjadi pelanggaran hukum. Dinas Perhubungan sudah menggunakan pengawasan berbasis teknologi seperti CCTV di setiap APILL, tetapi hal itu tidak mencakup seluruh jalan yang di gunakan oleh pengguna jalan terutama

²³ Wawancara dengan Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang Bapak Edy Sukiswo A.Ks, M.S pada tanggal 12 Juli 2018

jalan kecil. Selain pengawasan berbasis teknologi, Dinas Perhubungan juga membuka tempat pengaduan dengan cepat tanggap, sehingga bagi pengguna jalan yang merasa menemukan tanggul jalan yang dapat membahayakan dapat mengadu ke Dinas Perhubungan.

4. Pemberian Sanksi

Dinas Perhubungan dapat memberi sanksi ringan kepada masyarakat yang membangun tanggul jalan tanpa izin. Tetapi, sesuai dengan Pasal 33 ayat (1) Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang ketertiban umum dan lingkungan menyatakan bahwa: *“Setiap orang atau badan yang melanggar ketentuan Pasal 4, Pasal 5, Pasal 21 dan Pasal 22 diancam dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).”*²⁴

²⁴ Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 tahun 2012 tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan, Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2012 Nomor 2

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya mengenai Implementasi Peraturan Daerah Kota Malang Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pembangunan tanggul jalan di Kota Malang berdasarkan hasil sampling data yang menghasilkan data bahwa pembangunan tanggul jalan mayoritas tidak menggunakan izin dari Dinas Perhubungan Kota Malang dan dianalisa berdasarkan teori hukum bahwa peraturan yang sudah ada tidak diterapkan di karenakan kurangnya budaya hukum dari masyarakat Kota Malang. Hal ini menghasilkan kesimpulan bahwa masih belum berjalan sebagaimana mestinya, dikarenakan beberapa hal sebagai berikut:
 - a. Kurangnya sosialisasi dari Dinas Perhubungan Kota Malang mengenai pembangunan tanggul jalan;
 - b. Kurangnya sumber daya pengawasan dari Dinas Perhubungan Kota Malang;
 - c. Kurangnya sarana pendukung untuk pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang;
 - d. Kurangnya budaya tertib hukum dari masyarakat Kota Malang.

2. Upaya Pemerintah Kota Malang Agar Pembangunan Tanggul Jalan Dapat Di Lakukan Sesuai Peraturan Daerah Pasal 4 Huruf D Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum Dan Lingkungan adalah sebagai berikut:

- a. Menganggarkan dana tambahan untuk alat pembatas kecepatan;
- b. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat;
- c. Melakukan penambahan fasilitas pengawasan;
- d. Pemberian sanksi.

B. Saran

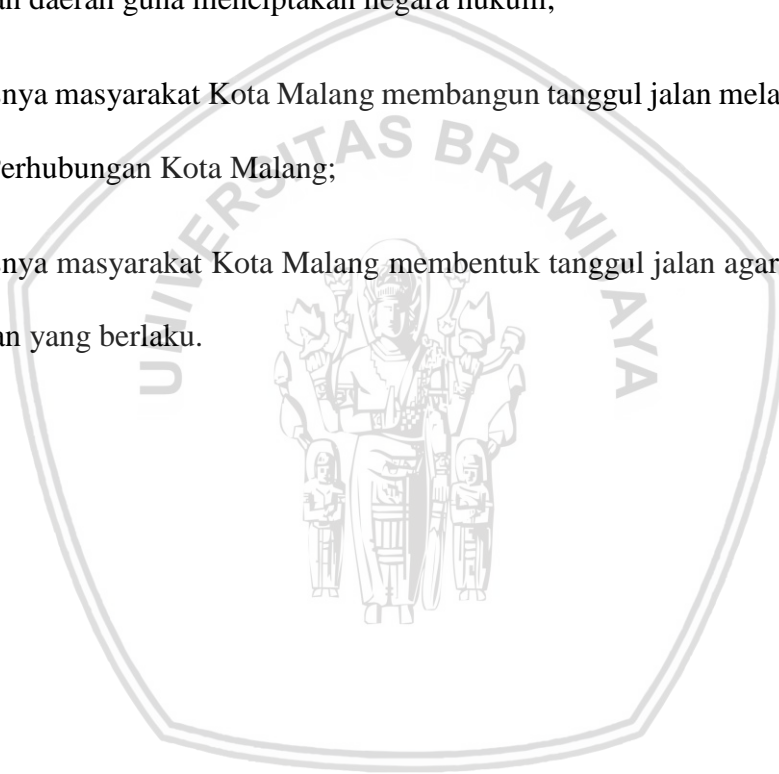
Berdasarkan kesimpulan tersebut maka penulis memberikan saran yang seharusnya dilakukan dalam hal pembangunan tanggul jalan di Kota Malang. Saran bagi Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai pihak yang berwenang untuk membangun dan menerbitkan izin tanggul jalan ialah sebagai berikut:

1. Seharusnya Dinas Perhubungan Kota Malang melakukan sosialisasi kepada masyarakat terkait peraturan pembangunan tanggul jalan sehingga tanggul jalan di Kota Malang dapat sesuai dengan aturan dan tidak menimbulkan bahaya bagi pengguna jalan;
2. Seharusnya Dinas Perhubungan Kota Malang meningkatkan pengawasan terhadap pembangunan tanggul jalan agar tidak adanya tanggul jalan yang tidak sesuai peraturan;

3. Seharusnya Dinas Perhubungan Kota Malang memberikan sanksi tegas sesuai dengan peraturan yang berlaku kepada masyarakat yang membanguntanggul jalan yang tidak sesuai dengan peraturan.

Saran bagi masyarakat Kota Malang sebagai berikut:

1. Seharusnya masyarakat Kota Malang turut aktif dalam mencari tahu peraturan-peraturan daerah guna menciptakan negara hukum;
2. Seharusnya masyarakat Kota Malang membangun tanggul jalan melalui izin kepada Dinas Perhubungan Kota Malang;
3. Seharusnya masyarakat Kota Malang membentuk tanggul jalan agar sesuai dengan peraturan yang berlaku.



DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, **Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2011
- Adrian Sutedi, **Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik**, Sinar Grafika, Jakarta, 2011
- Avrilia Windyastuti, **Ombudsman Daerah Dalam Melaksanakan Pengawasan Terhadap Penyelenggaraan Pelaksanaan Publik Pemerintah Daerah**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2009
- Bambang Sunggono, **Metodologi Penelitian Hukum**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997
- Bambang Waluyo, **Penelitian Hukum Dalam Praktek**, Sinar Grafika, Jakarta, 2002
- Burhan Bungin, **Penelitian Kualitatif**, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2007
- Guntur Setiawan, **Impelementasi dalam Birokrasi Pembangunan**, Balai Pustaka, Jakarta, 2004
- Hamidi, **Metode Penelitian dan Teori Komunikasi**, UMM Press, Malang, 2010
- J.L. Pressman and Wildavsky, **Implementation**, University of California Press, Barkley and Los Angeles, 1973
- Komaruddin, **Ensiklopedia Manajemen**, Bumi Aksara, Jakarta, 1994
- Lembaga Administrasi Negara Republik Indonesia, **Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia**, Gunung Agung, Jakarta, 1996
- Maman Ukas, **Manajemen: Konsep Prinsip dan Aplikasi**, Agnini, Bandung, 2004
- Nurdin Usman, **Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum**, Grasindo, Jakarta, 2002
- Philipus M. Hadjon, **Pengantar Hukum Perizinan**, Yuridika, Surabaya, 1993
- Philipus M. Hadjon, S.H., **Pengantar Hukum Administrasi Indonesia**, UGM Press, Yogyakarta, 2002
- Ridwan HR, **Hukum Administrasi Negara**, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006

- William N. Dunn, **Analisis Kebijakan Publik**, Gadjahmada University Press, Yogyakarta, 2000
- Soerjono Soekanto, **Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008
- Y. Sri Pudyatmoko, **Perizinan Problem dan Upaya Pembenahan**, Grasindo, Jakarta, 2009

Undang-Undang

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 5587
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4444
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan
- Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 tahun 2012 Tentang Ketertiban Umum dan Lingkungan, ps. 4 huruf D Lembaran Daerah Tahun 2012 Nomor 2

Internet

- Anggara Sudiongo, 2017, Tren Kecelakaan di Kota Malang Menurun, Tak Lepas dari Peran Komunitas Ini, Jatim Times, <http://m.jatimtimes.com/baca/159505/20171004/121244/tren-kecelakaan-di-kota-Malang-menurun-tak-lepas-dari-peran-komunitas-ini/> (di akses 1 Maret 2018)
- Benni Indo, 2017, Truk Sampah Pemkot Malang Terguling Saat Penuh Muatan, Faktor Polisi Tidur atau Kelalaian, Surya Malang, <http://suryaMalang.tribunnews.com/2017/09/12/truk-sampah-pemkot-Malang-terguling-saat-penuh-muatan-faktor-polisi-tidur-atau-kelalaian?page=2> (di akses 1 Maret 2018)

Humas Badan Pusat Statistik Kota Malang, 2016, Badan Pusat Statistik Kota Malang, <https://malangkota.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/425>. (di akses 16 Juli 2018)

Humas Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang, 2016, Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang <http://dispdukcapil.malangkota.go.id/2016/12/lampid-2016/12/> (diakses pada 16 Juli 2018)

Humas Pemerintah Kota Malang, Kondisi Geografis Kota Malang, Pemerintah Kota Malang <http://malangkota.go.id/sekilas-malang/geografis/>, (diakses pada tanggal 16 Juli 2018)

Humas Pemerintah Kota Malang, Visi dan Misi Pemerintah Kota Malang, Pemerintah Kota Malang <https://malangkota.go.id/sekilas-malang/visi-dan-misi/> (diakses pada tanggal 16 Juli 2018)

Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2017, Presiden Jokowi: Pembangunan Infrastruktur Untuk Ciptakan Pertumbuhan Ekonomi Yang Lebih Tinggi, Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, <http://setkab.go.id/presiden-jokowi-pembangunan-infrastruktur-untuk-ciptakan-pertumbuhan-ekonomi-yang-lebih-tinggi/> (diakses pada tanggal 1 Maret 2018)